Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Советская Арктика

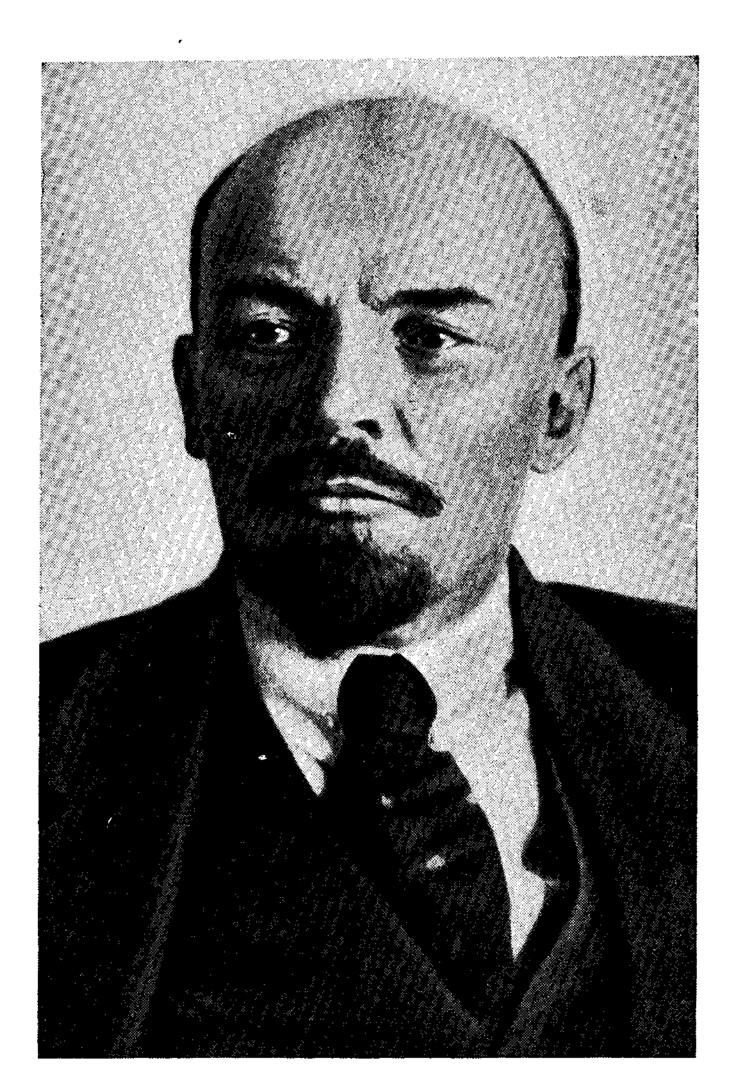
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
ПРИ СНК СССР
И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ
ГУСМП

1 ЯНВАРЬ 1939

Издательство Главсевморпути

# СОДЕРЖАНИЕ



**В. И. Ленин**

# ПО ПОВОДУ СМЕРТИ ЛЕНИНА

## Речь И. В. Сталина

### на II Всесоюзном съезде советов 26 января 1924 г.

Товарищи! Мы, коммунисты, — люди особого склада. Мы скроены из особого материала. Мы — те, которые составляем армию великого пролетарского стратега, армию товарища Ленина. Нет ничего выше, как честь принадлежать к этой армии. Нет ничего выше, как звание члена партии, основателем и руководителем которой является товарищ Ленин. Не всякому дано быть членом такой партии. Не всякому дано выдержать невзгоды и бури, связанные с членством в такой партии. Сыны рабочего класса, сыны нужды и борьбы, сыны неимоверных лишений и героических усилий — вот кто, прежде всего, должны быть членами такой партии. Вот почему партия ленинцев, партия коммунистов, называется вместе с тем партией рабочего класса.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам держать высоко и хранить в чистоте великое звание члена партии. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним эту твою заповедь!*

25 лет пестовал товарищ Ленин нашу партию и выпестовал ее, как самую крепкую и самую закаленную в мире рабочую партию. Удары царизма и его опричников, бешенство буржуазии и помещиков, вооруженные нападения Колчака и Деникина, вооруженное вмешательство Англии и Франции, ложь и клевета стоустой буржуазной печати, — все эти скорпионы неизменно падали на голову нашей партии на протяжении четверти века. Но наша партия стояла, как утес, отражая бесчисленные удары врагов и ведя рабочий класс вперед, к победе. В жестоких боях выковала наша партия единство и сплоченность своих рядов. Единством и сплоченностью добилась она победы над врагами рабочего класса.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам хранить единство нашей партии, как зеницу ока. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним и эту твою заповедь!*

Тяжела и невыносима доля рабочего класса. Мучительны и тягостны страдания трудящихся. Рабы и рабовладельцы, крепостные и крепостники, крестьяне и помещики, рабочие и капиталисты, угнетенные и угнетатели, — так строился мир испокон веков, таким он остается и теперь в громадном большинстве стран. Десятки и сотни раз пытались трудящиеся на протяжении веков сбросить с плеч угнетателей и стать господами своего положения. Но каждый раз, разбитые и опозоренные, вынуждены были они отступить, тая в душе обиду и унижение, злобу и отчаяние и устремляя взоры на неведомое небо, где они надеялись

найти избавление. Цепи рабства оставались нетронутыми, либо старые цепи сменялись новыми, столь же тягостными и унизительными. Только в нашей стране удалось угнетенным и задавленным массам трудящихся сбросить с плеч господство помещиков и капиталистов и поставить на его место господство рабочих и крестьян. Вы знаете, товарищи, и теперь весь мир признает это, что этой гигантской борьбой руководил товарищ Ленин и его партия. Величие Ленина в том, прежде всего, и состоит, что он, создав Республику Советов, тем самым показал на деле угнетенным массам всего мира, что надежда на избавление не потеряна, что господство помещиков и капиталистов недолговечно, что царство труда *можно* создать усилиями самих трудящихся, что царство труда нужно создать на *земле*, а не на небе. Этим он зажег сердца рабочих и крестьян всего мира надеждой на освобождение. Этим и объясняется тот факт, что имя Ленина стало самым любимым именем трудящихся и эксплоатируемых масс.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам хранить и укреплять диктатуру пролетариата. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы не пощадим своих сил для того, чтобы выполнить с честью и эту твою заповедь!*

Диктатура пролетариата создалась в нашей стране на основе союза рабочих и крестьян. Это первая и коренная основа Республики Советов. Рабочие и крестьяне не могли бы победить капиталистов и помещиков без наличия такого союза. Рабочие не могли бы разбить капиталистов без поддержки крестьян. Крестьяне не могли бы разбить помещиков без руководства со стороны рабочих. Об этом говорит вся история гражданской войны в нашей стране. Но борьба за укрепление Республики Советов далеко еще не закончена, — она приняла лишь новую форму. Раньше союз рабочих и крестьян имел форму военного союза, ибо он был направлен против Колчака и Деникина. Теперь союз рабочих и крестьян должен принять форму хозяйственного сотрудничества между городом и деревней, между рабочими и крестьянами, ибо он направлен против купца и кулака, ибо он имеет своей целью взаимное снабжение крестьян и рабочих всем необходимым. Вы знаете, что никто так настойчиво не проводил эту задачу, как товарищ Ленин.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам укреплять всеми силами союз рабочих и крестьян. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы с честью выполним и эту твою заповедь!*

Второй основой Республики Советов является союз трудящихся национальностей нашей страны. Русские и украинцы, башкиры и белоруссы, грузины и азербайджанцы, армяне и дагестанцы, татары и киргизы, узбеки и туркмены, — все они одинаково заинтересованы в укреплении диктатуры пролетариата. Не только диктатура пролетариата избавляет эти народы от цепей и угнетения, но и эти народы избавляют нашу Республику Советов от козней и вылазок врагов рабочего класса своей беззаветной преданностью Республике Советов, своей готовностью жертвовать за нее. Вот почему товарищ Ленин неустанно говорил нам о необходимости добровольного союза народов нашей страны о необходимости братского их сотрудничества в рамках Союза Республик.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам укреплять и расширять Союз Республик. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы выполним с честью и эту твою заповедь!*

Третьей основой диктатуры пролетариата является наша Красная армия, наш Красный флот. Ленин не раз говорил нам, что передышка, отвоеванная нами у капиталистических государств, может оказаться кратковременной. Ленин не раз указывал нам, что укрепление Красной армии и улучшение ее состояния является одной из важнейших задач нашей партии. События, связанные с ультиматумом Керзона и с кризисом в Германии, лишний раз подтвердили, что Ленин был, как и всегда, прав. Поклянемся же, товарищи, что мы не пощадим сил для того, чтобы укрепить нашу Красную армию, наш Красный флот.

Громадным утесом стоит наша страна, окруженная океаном буржуазных государств. Волны за волнами катятся на нее, грозя затопить и размыть. А утес все держится непоколебимо. В чем ее сила? Не только в том, что страна наша держится на союзе рабочих и крестьян, что она олицетворяет союз свободных национальностей, что ее защищает могучая рука Красной армии и Красного флота. Сила нашей страны, ее крепость, ее прочность состоит в том, что она имеет глубокое сочувствие и нерушимую поддержку в сердцах рабочих и крестьян всего мира. Рабочие и крестьяне всего мира хотят сохранить Республику Советов, как стрелу, пущенную верной рукой товарища Ленина в стан врагов, как опору своих надежд на избавление от гнета и эксплоатации, как верный маяк, указывающий им путь освобождения. Они хотят ее сохранить, и они не дадут ее разрушить помещикам и капиталистам. В этом наша сила. В этом сила трудящихся всех стран. В этом же слабость буржуазии всего мира.

Ленин никогда не смотрел на Республику Советов как на самоцель. Он всегда рассматривал ее как необходимое звено для усиления революционного движения в странах Запада и Востока, как необходимое звено для облегчения победы трудящихся всего мира над капиталом. Ленин знал, что только такое понимание является правильным не только с точки зрения международной, но и с точки зрения сохранения самой Республики Советов. Ленин знал, что только таким путем можно воспламенить сердца трудящихся всего мира к решительным боям за освобождение. Вот почему он, гениальнейший из гениальных вождей пролетариата, на другой же день после пролетарской диктатуры заложил фундамент Интернационала рабочих. Вот почему он не уставал расширять и укреплять союз трудящихся всего мира — Коммунистический Интернационал.

Вы видели за эти дни паломничество к гробу товарища Ленина десятков и сотен тысяч трудящихся. Через некоторое время вы увидите паломничество представителей миллионов трудящихся к могиле товарища Ленина. Можете не сомневаться в том, что за представителями миллионов потянутся потом представители десятков и сотен миллионов со всех концов света для того, чтобы засвидетельствовать, что Ленин был вождем не только русского пролетариата, не только европейских рабочих, не только колониального Востока, но и всего трудящегося мира земного шара.

*Уходя от нас, товарищ Ленин завещал нам верность принципам Коммунистического Интернационала. Клянемся тебе, товарищ Ленин, что мы не пощадим своей жизни для того, чтобы укреплять и расширять союз трудящихся всего мира — Коммунистический Интернационал!*

„Правда“ № 23, 30 января 1924 г.

*А. КИСЕЛЕВ*

# УЛУЧШИТЬ ПОДБОР И ПРОВЕРКУ КАДРОВ

Совнарком Союза ССР в своем постановлении от 29 августа 1938 года „Об улучшении работы Главсевморпути“ указал, в частности, что подбору и проверке работы руководящих кадров в системе Главсевморпути не придавалось должного значения.

Указание это совершенно правильное. Отдельные наши руководящие работники и в центральном аппарате и на местах еще не изжили иждивенческих настроений и недооценивают основной задачи — подбора и проверки кадров.

Партийные и хозяйственные организации Севморпути обязаны были принять серьезные меры к очищению аппарата от авантюристических, чуждых, сомнительных элементов; всячески поощрять лучших, самоотверженных работников, которых у нас немало, и выдвигать их на руководящую работу. Но беда в том, что у нас часто только рассуждают по поводу хороших работников, а конкретно их не знают, с ними не работают.

Такая „постановка“ дела дает возможность враждебным элементам, которые еще кое-где остались в предприятиях Севморпути неразоблаченными, огульно охаивать честных работников. Враги, скрывая свое подлинное лицо, при всяком удобном случае стараются в своих карьеристских целях оклеветать лучших работников. Это наносит нашей работе огромный вред, и с этим нужно вести самую решительную борьбу.

Мы имеем большие возможности в подборе нужных нам кадров.

Показательный пример в этом отношении дает партийная организация Института народов Севера, выдвинувшая аспиранта Н. М. Ковязина на должность директора института и педагога М. Д. Дедкову заместителем директора. Необходимо, чтобы каждая организация последовала этому примеру.

Важно, однако, не ограничивать своих забот одним выдвижением. Надо создать выдвиженцам соответствующую обстановку, в которой они могли бы проявить свои организаторские способности и систематически пополнять свои знания. К сожалению, значительная часть руководящих работников об этом забывает. Яркое тому подтверждение — письма молодых специалистов, присланные в Сектор руководящих кадров Главсевморпути.

Товарищи В. Н. Кобозев (инженер Красноярского ремонтного завода), Б. С. Фиолетов (инженер по эксплоатации, Архангельская морская контора) и другие сообщают, что их работой никто не интересуется, помощи им не оказывают.

Согласно решению Совнаркома мы получили от ряда наркоматов 105 молодых специалистов. В какой мере вооружены и подготовлены эти молодые выдвиженцы для выполнения порученной им работы, какую помощь необходимо им оказать? — вот те вопросы, которые должны остро волновать сейчас как хозяйственные, так и общественные организации. Наша задача — конкретно знать этих работников, повседневно помогать им, любовно выращивать их. Надо широко освещать на собраниях и в печати передовой опыт.

Решением Совнаркома четко определены и задачи перестройки Сектора руководящих кадров.

Как была поставлена раньше работа по кадрам?

Во главе секторов кадров управлений и отделов Главсевморпути стояли малоавторитетные работники: в Управлении полярной авиации — Левичев, в Горно-геологическом управлении — Горохов, в Морской архангельской конторе — Каньгин и др.

Секторы кадров по существу являлись только отделами по найму и увольнению работников, хотя и эти функции они выполняли плохо.

Никакого учета работников не было. Личные дела находились в запущенном виде, анкеты имелись в лучшем случае старых образцов, а в некоторых делах не было ни анкет, ни автобиографий. Очень часто по „делу" невозможно было определить даже того, с какого года работает данный человек в учреждениях Севморпути и вообще работает ли у нас.

После решения Совнаркома руководством Главсевморпути при Секторе руководящих кадров созданы две группы, причем одна из них занимается подбором и распределением кадров, а другая специально учетом их. Организован специальный отдел, который проводит все мероприятия, связанные с подготовкой кадров.

Все предложения о перемещении руководящих работников поступают на проверку и заключение в Сектор руководящих кадров, который должен быть организующим центром по выращиванию и созданию постоянного резерва работников. Лишь после этого кандидатура представляется руководству Главсевморпути на утверждение.

Однако еще и сейчас в ходе перестройки дают себя чувствовать старые, негодные „методы" подбора людей. Это можно подтвердить следующими фактами.

Сектор руководящих кадров, руководствуясь имеющимися материалами, признал невозможным использовать на работе в Севморпути некоего Брызгалова. Однако и. о. уполномоченного Главсевморпути по Игарке Архиповский сам связывается с Брызгаловым, высылает ему деньги и назначает его начальником краевой пушной конторы. Для того чтобы освободить Брызгалова, потребовалось дать несколько телеграмм. Надо ли искать более яркое проявление недисциплинированности?

Поступок т. Архиповского должен стать предметом обсуждения в Игарской партийной организации.

Недопустимым является и факт, имевший место с т. Шморгуном. Бывшее Якутское теруправление неоднократно запрашивало нас: „шлите директора Булунской машинно-промысловой станции". Когда мы с их согласия утвердили т. Шморгуна директором, когда он уже проехал половину пути, из Якутска сообщили, что работник им не нужен.

С этой совершенно нетерпимой организационной распущенностью в подборе кадров надо раз и навсегда покончить.

Сектор руководящих кадров должен установить тесную связь с периферией, особенно с предприятиями, где подбору кадров не уделяется нужного внимания и выдвижение работников производится самотеком.

Особое внимание должно быть уделено резервам. Постоянно изучая кадры, необходимо систематически дополнять и контролировать личные дела работников, назначаемых в резерв, с таким расчетом, чтобы иметь конкретные показатели работы резервистов, их политической подготовки, преданности и дисциплинированности. Одновременно необходимо



**Полярник-стахановец комсомолец С. П. Махонин**

В 1934 году гидролог Махонин зимовал на мысе Желания, а с 1936 по 1938 год—на мысе Челюскина старшим гидрологом и сверх плана работал по актинометрии. Тов. Махонин был профоргом станции.

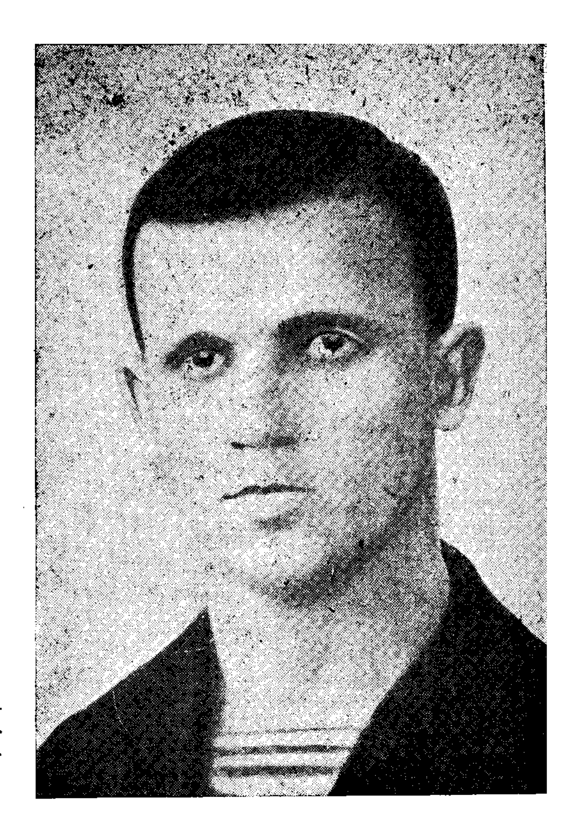
---

изучать рост технической или специальной грамотности работника-резервиста, его способность к руководству в большем масштабе.

Резерв необходимо, прежде всего, создавать из состава номенклатурных работников, которые могут быть выдвинуты на более ответственную работу. Наряду с этим необходимо создать резерв и из тех работников, которые близко подходят к номенклатурным. Это касается специалистов и административно-хозяйственных работников в одинаковой мере. Зачисление работников в резерв должно проходить не по должности, а по качествам работника, на основе индивидуального подбора.

Особенно важным является политическое содержание работника, его революционная бдительность, уменье распознавать чуждые и негодные элементы, уменье по-большевистски бороться с остатками вредительства, бесхозяйственностью и расхлябанностью.

Большое внимание должно быть уделено повышению квалификации Надо переподготовлять кадры по профессиям, по отраслям и т. д. Все эти показатели должны конкретизироваться в характеристике резервиста и систематически, примерно через каждые 3 месяца, пополняться. Однако это не должно создавать излишней загроможденности личных дел. В них должны быть лишь краткие справки, ясно и четко отражающие показатели работы, достижения, организаторские способности



**Полярник-стахановец комсомолец т. Баранов**

Кочегар I класса ледокола „И. Сталин", секретарь комитета ВЛКСМ, т. Баранов является одним из лучших стахановцев судна.

работника, а также показатели участия в общественной жизни предприятия.

Не обязательно набирать в резерв большое количество работников, — лучше систематически его пополнять и обновлять. Качество создаваемого резерва гораздо важнее, чем его количественный состав.

Сектор руководящих кадров, наряду с введением учета резервистов, должен иметь полные данные, характеризующие предприятие или строительство, куда намечается к выдвижению тот или иной работник, зачисленный в резерв. Это даст возможность конкретней подготовить работника к выдвижению на руководящую работу.

Разумеется, все эти мероприятия являются частью большой работы в области подбора и проверки кадров. Все наши работники по кадрам должны действительно по-большевистски, не на словах, а на деле взяться в своей повседневной практической работе за выполнение решения Совнаркома.

А. АБАКУМОВ

# О ПОСТАНОВКЕ ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЫ В ПАРТОРГАНИЗАЦИЯХ СЕВМОРПУТИ

## I

С чувством единодушного одобрения, с огромным интересом и вниманием встретили большевики полярники, моряки и летчики Северного морского пути историческое постановление Сталинского ЦК ВКП(б) „О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса истории ВКП(б)". С выходом в свет „Краткого курса истории ВКП(б)" — этой энциклопедии марксизма-ленинизма — советские полярники, вместе со всей страной, получили могучее идейное оружие большевизма, единое руководство по истории партии.

„Краткий курс истории Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) является важнейшим средством в деле разрешения задачи овладения большевизмом, вооружения членов партии марксистско-ленинской теорией, т. е. знанием законов общественного развития и политической борьбы, средством повышения политической бдительности партийных и непартийных большевиков, средством поднятия дела пропаганды марксизма-ленинизма на надлежащую теоретическую высоту". (Из решения ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды.)

Решением ЦК ВКП(б) с предельной сталинской четкостью и ясностью вскрыты все недостатки, имевшие место в пропагандистской работе, и даны исчерпывающие указания, направленные к коренному улучшению партийной пропаганды марксизма-ленинизма.

Недостатки в постановке партийной пропаганды, вскрытые постановлением ЦК ВКП(б), имеют место и в парторганизациях Северного морского пути.

Основные недостатки в пропаганде, в силу ряда причин, в наших партийных организациях проявлялись даже в большей степени. Кустарничество и неорганизованность в постановке пропагандистской работы в организациях Севморпути имели значительно большее распространение, чем это было в территориальных партийных организациях.

Многие организации Севморпути, находясь в труднодоступных районах Арктики и Крайнего Севера, были зачастую лишены такого мощного помощника в постановке и централизации партийной пропаганды, какого имели территориальные партийные организации в лице нашей партийно-политической периодической печати („Большевик", „Партийное строительство", „Пропагандист", „В помощь партучебе" и т. д.). Не имели многие наши организации и газет, освещающих —

хотя и далеко недостаточно — опыт пропагандистской работы. Журналы и газеты поступали на места лишь в короткую летнюю навигацию целыми комплектами за год.

К сожалению, это положение с доставкой большевистской печати в Арктику в значительной степени остается и на сегодня. Было бы целесообразно установить систематический облет хотя бы раз в три месяца самолетами Севморпути всех или, по крайней мере, большинства арктических организаций Севморпути. Для мощной Полярной авиации это дело вполне выполнимо. До разрешения этой основной задачи Политуправлением и политотделами Главсевморпути установлен порядок обязательной отправки газет и литературы со всеми судами и самолетами, отправляющимися в Арктику, хотя бы и в чрезвычайные рейсы. Таких рейсов в течение года бывает немало.

Слияние в Политуправлении Отдела пропаганды и агитации с Отделом печати дает бо́льшую возможность использования для печатной пропаганды и политотдельских газет. Пересылки в политотдельские газеты квалифицированных материалов для консультаций, более широкое использование политотдельских газет для обмена опытом пропагандистской работы помогут повернуть внимание и местных газет к вопросам перестройки и улучшения большевистской пропаганды.

В условиях Севморпути в деле перестройки партийной пропаганды роль радио вырастает как нигде.

До последнего времени радиостанции Севморпути слабо использовались для партийно-политической и массовой работы. Правда, ежедневные передачи сводок ТАССа, материалов к основным революционным датам, передача международных обозрений, постановлений партии и правительства, важнейших передовиц „Правды“, а также концертов для полярников — несколько восполняли этот пробел, но материала для работающих над повышением идейно-политического уровня, изучением марксизма-ленинизма было все же крайне недостаточно.

С изданием „Краткого курса истории ВКП(б)“ Политуправление Главсевморпути наметило и осуществило ряд мероприятий. Доставив специальным рейсом самолета, под управлением полярного летчика т. Махоткина, на остров Диксона еще в первой половине октября журналы „Партийное строительство“ №№ 17—18 и 19—20 с „Кратким курсом истории ВКП(б)“, Политуправление организовало систематическое чтение истории партии через мощную радиостанцию острова Диксона для остальных полярных станций. Читаемую с Диксона историю большевистской партии слушают и суда Севморпути и, в частности, дрейфующий в районе 85° северной широты мужественный экипаж ледокольного парохода „Седов“.

Было прочтено по радио с острова Диксона и постановление ЦК ВКП(б) „О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса истории ВКП(б)“. Политуправление организует систематическую передачу полярным станциям и судам лекций по узловым этапам истории партии. По радио передаются также групповые консультации и ответы на вопросы изучающих историю партии. С 1 декабря организован и выходит ежедневный радиобюллетень Политуправления, освещающий опыт пропагандистской работы.

Наряду с неудовлетворительной постановкой партийной пропаганды в печати на низком уровне стояла и устная пропаганда. Действительно, квалифицированных лекций и докладов по темам истории партии, по международному положению и по отдельным политическим вопросам

работники полярных станций и арктических предприятий Севморпути слушать не имели возможности. На местах не было для этого достаточно квалифицированных лекторских сил, а, с другой стороны, не было и необходимых для подготовки к таким лекциям печатных материалов.

В целях лучшей реализации постановления ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды Политуправление решило организовать при Отделе пропаганды и агитации группу выездных лекторов, в задачу которых входит систематический выезд на периферию для проведения квалифицированных лекций и докладов.

## II

Погоня за количеством кружков и стремление к поголовному „охвату" ими всех без исключения коммунистов были широко распространены и в организациях Севморпути.

Возьмем для примера ближайшую к Политуправлению — партийную организацию Главного управления Севморпути. И здесь мы имели стремление к максимальному „охвату" „сетью" партийного просвещения работников центрального аппарата. И здесь, по последним данным, мы имели „охваченных" кружками 544 человека, что составляло более 50% от общего числа занятых на работе в московских бюджетных и хозяйственных организациях Севморпути. Для охвата этой массы был создан 31 кружок, в том числе 15 по изучению истории ВКП(б), 4 кружка политграмоты и 12 кружков текущей политики.

В одном Арктикснабе имелось 4 кружка с поголовным стопроцентным „охватом" учебой всех его работников.

Уместно вспомнить, что при своих отчетных докладах секретари парткомов всячески стремились подчеркнуть и преподнести в качестве „положительного" явления рост за период их работы количества кружков и числа „охваченных". Качество же работы этой громоздкой сети партийного просвещения было в большинстве весьма слабое.

Наряду с отдельными кружками, работающими действительно удовлетворительно, как, например, кружок в Сельскохозяйственном отделе пропагандиста т. Храпаля, в котором слушатели действительно охотно посещали занятия и активно готовились к ним и где работа проводилась на достаточно высоком идейном уровне, — было значительно больше таких кружков, от „работы" которых, пожалуй, было больше вреда, чем пользы.

Возьмем кружок по изучению истории ВКП(б), работавший под руководством пропагандиста т. Смирновой. За целый год этот кружок провел занятия лишь по трем темам истории ВКП(б). В кружке наблюдалась огромная текучесть как руководителей, так и слушателей. За год здесь сменилось 5 руководителей и 37 кружковцев — чуть ли не 150% к основному составу кружка. И этот пример не единичный. Примерно такое же положение наблюдалось и в кружках пропагандистов тт. Бирюкова, Карауловой, Микулы, Данилова и др.

Погоня за количеством кружков, подбор слабых пропагандистов и текучесть их, превращение посещения кружков в „обязанность" — все это приводило к тому, что посещаемость кружков после первых же занятий не достигала 60%, а в отдельных кружках падала и до 30%. В результате отчетные данные политотделов говорят о большом числе „распавшихся" кружков и о слушателях, „прекративших учебу по разным причинам".

Большим тормозом в работе кружков по изучению истории партии было и отвлечение их от основных тем программы. Это замедляло изучение истории ВКП(б) до бесконечности, превращало наших партийцев в вечных школьников начальных классов. В результате терялся интерес к теоретической подготовке, а посещение занятий кружков зачастую превращалось в тягостную обузу.

В погоне за количеством пропагандистов партийные организации и политорганы Севморпути выпускали из своих рук теоретическое руководство подготовкой и переподготовкой пропагандистских кадров.

В партийных кабинетах, как правило, не было создано условий для работы пропагандистов. В них было неуютно, грязно, отсутствовали справочные и наглядные пособия. Не было индивидуальных столиков и чернильных приборов. Не было рекомендательных списков литературы и самой литературы по нужным темам. Заведующие партийными кабинетами в часы, когда должен работать парткабинет, отсутствовали, дежурных по парткабинету не было. Учета заявок пропагандистов на литературу и учебные пособия не велось, опыт лучших пропагандистов не обобщался. Консультации проводились от случая к случаю. Парткабинет даже в центральной московской партийной организации Севморпути работал крайне неудовлетворительно. Достаточно сказать, что только за одно полугодие в нем сменилось пять заведующих.

В связи с постановлением ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды, сохраненные в парторганизациях парткабинеты должны стать центрами глубокого самостоятельного изучения „Краткого курса истории ВКП(б)", в них должна собираться и обобщаться каждая крупинка опыта пропагандистской работы.

Серьезнейшим недостатком в постановке партийной пропаганды, в партийных организациях Севморпути являлось и отсутствие внимания к повышению идейно-политического уровня нашей интеллигенции, пренебрежительное отношение к ее большевизации.

Армия интеллигенции в организациях Северного морского пути очень велика и многогранна. Среди них и летчики, и моряки, геологи и агрономы, научные работники и педагоги, счетные работники и др. служащие. Интеллигенцией являются кадры, руководящие всеми областями нашей работы.

Весь мир увидел и узнал советскую интеллигенцию в лице наших славных полярных летчиков и ученых, совершивших перелет на Северный полюс, в лице четырех советских интеллигентов, славных полярников-папанинцев, совершивших свой исторический дрейф на льдине от полюса к берегам Гренландии.

Интересы и запросы интеллигенции Северного морского пути разносторонни. Но, без сомнения, основным и общим является горячее стремление к овладению большевизмом, к своей политической подготовке. Удовлетворить это основное стремление, помочь нашей интеллигенции организовать самостоятельное изучение „Краткого курса истории ВКП(б)", помочь им научиться свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке — вот первоочередная и важнейшая задача партийных организаций Севморпути.

Сейчас по организациям Северного морского пути проведены собрания советской интеллигенции. На собраниях, пожалуй, не было ни одного выступления, которое не выражало бы желания овладеть наукой марксизма-ленинизма. Но хотя времени прошло довольно много с момента опубликования „Краткого курса истории ВКП(б)" и поста-

новления ЦК ВКП(б), далеко еще не все по-настоящему приступили к изучению истории партии. Парторганизации не сумели помочь товарищам ни в смысле организации их рабочего времени, ни в смысле оказания им практической помощи в овладении теорией марксизма-ленинизма.

Товарищ Сталин еще в докладе на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) 1937 года с исключительной силой показал, к чему привели политическая беспечность наших кадров и пренебрежительное отношение к их политическому воспитанию.

Заброшенность политической работы среди интеллигенции Севморпути привела к тому, что часть наших кадров, оказавшаяся вне политического влияния партийных организаций и лишенная идейной закалки, политически свихнулась, запуталась и стала прямой добычей иностранных разведок и их троцкистско-бухаринской агентуры.

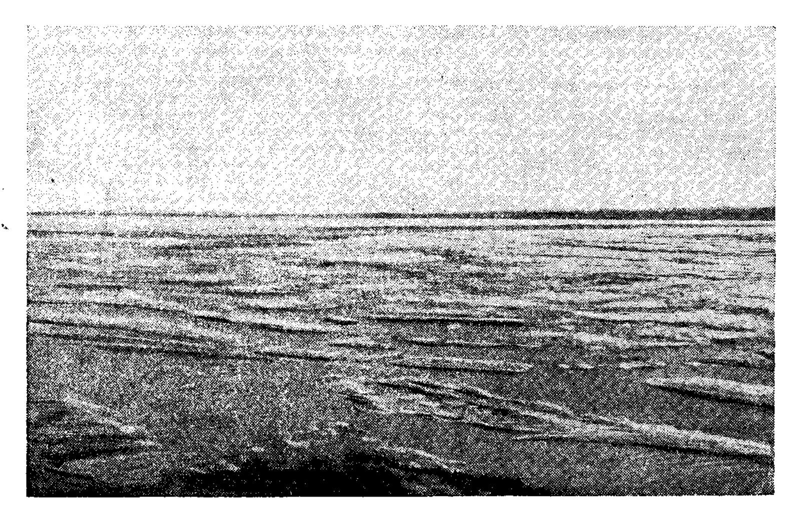
Политическая беспечность в организациях Севморпути привела к тому, что другая часть нашей интеллигенции своевременно не заметила вредительства троцкистских и иных двурушников, японо-немецких шпионов и диверсантов, троцкистско-бухаринских вредителей, широко проводивших свою гнусную подрывную работу во многих областях деятельности Главсевморпути.

Чтобы быть идейно вооруженными, чтобы уметь распознавать врага, какой бы маской он ни прикрывался, — надо овладеть теорией Маркса—Ленина—Сталина, овладеть большевизмом. Ключ к этому дает марксистско-ленинская теория, „Краткий курс истории ВКП(б)", бессмертные труды Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Выход в свет „Краткого курса истории ВКП(б)" и решение ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды со всей силой ставят вопрос об овладении марксистско-ленинской теорией, об организации партийной пропаганды, полностью отвечающей задачам идейного вооружения наших кадров.

„Овладев теорией марксизма-ленинизма, вооружающей знанием законов общественного развития,—сказано в постановлении ЦК ВКП(б),—наши кадры станут действительно непобедимыми и еще успешнее поведут под знаменем этой теории, под руководством партии Ленина—Сталина весь советский народ к победе коммунизма".

---



**В бухте Марии Прончищевой**

Фото Л. Попова

# ПОМОЧЬ НАШИМ КАДРАМ ОВЛАДЕТЬ МАРКСИЗМОМ-ЛЕНИНИЗМОМ

**(Партийное собрание Главсевморпути)**

Решение Центрального Комитета ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» имеет огромное значение в истории нашей партии, влило новую живую струю в идейно-политическую жизнь партии и всего советского народа. Это историческое постановление ЦК ВКП(б) указывает нам конкретные пути к овладению теорией марксизма-ленинизма, кладет конец кустарщине, неорганизованности и извращениям в постановке партийной пропаганды.

ЦК ВКП(б) решительно осудил ошибочную затею партийных организаций — стремление огульно «охватить» кружками всех коммунистов. Школярские методы и регламентация работы кружков, бюрократическое «контролирование» каждого читающего марксистско-ленинскую книгу — все это снижало уровень партийной пропаганды, не давало возможности коммунистам самостоятельно овладевать марксистско-ленинской теорией.

Все недостатки и ошибки в пропагандистской работе, отмеченные Центральным Комитетом, имели место и в партийной организации Главсевморпути.

Недавно состоялось открытое партийное собрание Главсевморпути, посвященное обсуждению постановления ЦК ВКП(б). С докладом выступил заместитель начальника Политуправления т. Рябчиков.

Выступавшие товарищи в прениях подвергли резкой критике прошлую практику работы партийного комитета, который стремился к поголовному «охвату» кружками всех коммунистов, «обязывал» посещать кружки. Руководство партучебой поручалось иногда людям, не способным по своей слабой политической подготовке удовлетворить интересы слушателей. Живая форма беседы по актуальным политическим вопросам заменялась часто скучными сухими лекциями. Такие «методы» пропаганды приводили к тому, что некоторые коммунисты посещали кружки по 5—10 лет, но не изучили историю партии глубоко и до конца. Казенщина отбивала охоту у людей заниматься, вселяла неуверенность в свои способности овладения марксизмом-ленинизмом путем самостоятельной работы с книгой.

В Главном управлении Севморпути насчитывалось до 30 кружков, причем большинство из них оставалось без надлежащего руководства со стороны парткома, не отвечало задачам подлинной большевистской пропаганды.

— Все это привело к тому,— говорил на этом собрании секретарь парткома т. Никитин,— что летом 1938 года кружки начали сами по себе ликвидироваться. Мы пригласили высококвалифицированных пропагандистов и организовали ряд лекций. Однако и здесь нами была допущена ошибка, так как одни и те же лекции читались поголовно всем, без учета уровня подготовки и запросов слушателей.

Многие из выступавших справедливо критиковали работу партийного комитета, указывая на то, что постановление ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды реализуется еще слабо.

Выступавший в прениях член парткома т. Киселев самокритично заметил:

— Пока еще мы суетимся, а работы, по существу, не видно. Коммунисты не приходят в партком с вопросами — значит еще слабо включились в учебу, не все еще серьезно взялись за чтение марксистско-ленинской литературы. В этом, конечно, большая вина партийного комитета, который пока еще плохо организует конкретную помощь изучающим историю ВКП(б).

Пропагандист т. Пальма рассказал собранию, как к нему обращались отдельные товарищи с серьезными теоретическими вопросами, которые возникли в связи с чтением «Истории ВКП(б)».

— На эти вопросы, — говорил т. Пальма, — не ответишь, если сам не получишь квалифицированной консультации. Никогда еще не возникала у меня такая большая потребность в консультации, как сейчас.

Наша интеллигенция предъявляет большой интерес к изучению сокровищницы марксистско-ленинской науки — «Краткого курса истории ВКП(б)». Но надо прямо сказать, что в Главсевморпути еще мало делается для того, чтобы создать надлежащие условия нашим кадрам в овладевании марксизмом-ленинизмом.

Взять, к примеру, хотя бы нашу библиотеку. Подсобной литературы по изучению истории ВКП(б) в библиотеке нет. Партийный комитет не руководит работой библиотеки, не интересуется, какой литературой она пополняется. Руководство библиотекой целиком передоверено управлению делами. И правы те товарищи, которые в своих выступлениях указывали, что библиотека не справляется со своими задачами, что работу ее нужно резко перестроить.

Весьма важным вопросом является постановка партийной пропаганды на наших полярных станциях, ледоколах и в других организациях Крайнего Севера.

Заведующий Отделом пропаганды и агитации Политуправления т. Абакумов отметил, что арктические районы были лишены свежих материалов для развертывания пропагандистской работы и что, к сожалению, такое же положение наблюдалось и до последнего времени. В наших условиях в этом отношении чрезвычайно большое значение приобретает радио. Политуправлением была организована передача по радио постановления ЦК ВКП(б). Было организовано чтение по радио с острова Диксона «Краткого курса истории ВКП(б)». Передаются по радио материалы в помощь изучающим историю ВКП(б).

Однако это не сможет полностью удовлетворить запросы работников Арктики. Встает вопрос о том, чтобы организовать доставку необходимой политической литературы с помощью Полярной авиации, а также организовать из квалифицированных пропагандистов бригаду лекторов, которая будет выезжать на места читать лекции и давать необходимую консультацию.

Выступавший секретарь комитета комсомола т. Носов заявил, что комитет комсомола совершенно не занимался вопросом изучения истории ВКП(б). Ясно, что такое положение не может быть терпимо. Партийная организация должна помочь комитету комсомола организовать изучение комсомольскими кадрами марксистско-ленинской теории, разъяснить комсомольцам и несоюзной молодежи постановление ЦК ВКП(б), помочь им начать самостоятельно работать над книгой.

Широко популяризировать постановление Центрального Комитета и глубоко разъяснить его всей нашей интеллигенции, всем нашим кадрам, занятым на работе в управлениях, на полярных станциях, судах и ледоколах, верфях и стройках — важнейшая задача наших партийных организаций.

Факты говорят о том, что даже некоторые пропагандисты недостаточно еще усвоили себе это постановление. Только этим можно объяснить неправильное выступление на собрании пропагандиста т. Попова, который предлагал провести «стопроцентный охват» коммунистов учебой.

Вот еще пример. Партийная организация Амдермы при обсуждении постановления ЦК ВКП(б) вынесла решение — считать кружки главной формой изучения марксизма-ленинизма и обязать каждого коммуниста посещать их.

Эти примеры говорят о том, что кое-кто пытается еще продолжать работать по-старинке. Надо усвоить, что участие в кружках является делом исключительно добровольным и что главным и основным способом изучения марксизма-ленинизма является метод самостоятельного чтения.

Только после глубокого разъяснения постановления ЦК ВКП(б) можно рассчитывать на то, что указание Центрального Комитета об изучении нашими кадрами марксизма-ленинизма будет выполняться без извращений.

Существенным недостатком прошедшего партийного собрания явилось то, что ни один из выступавших товарищей, — а их было 11 человек, к тому же в большинстве пропагандистов, — не рассказал собранию, как он сам лично изучает историю ВКП(б), как овладевает марксистско-ленинской теорией. Все призывали к самостоятельной работе над трудами марксизма-ленинизма, но никто не показал конкретно на личном примере, как это лучше сделать.

В принятом решении партийное собрание целиком и полностью одобрило постановление ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» и наметило ряд конкретных мероприятий по его реализации.

Партийное собрание обязало парткомы организовать систематические консультации для изучающих историю ВКП(б), лекции по различным вопросам марксизма-ленинизма и международного положения.

В строгом соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) — организовать кружки из желающих в них заниматься товарищей, учитывая при этом, чтобы главной формой повышения идейно-политического уровня наших кадров являлось самостоятельное глубокое чтение и работа над марксистско-ленинской книгой.

Сейчас задача парторганизации заключается в том, чтобы партийные и непартийные кадры, кадры советской интеллигенции смогли получить конкретную помощь в овладении большевизмом, в изучении «Краткого курса истории ВКП(б)».

Парторганизации должны воспитать в кадрах чувство ответственности за повышение своего теоретического уровня, привить вкус к повседневной самостоятельной работе над произведениями Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Овладеть марксистско-ленинской теорией — дело чести каждого партийного и непартийного большевика.

---

# МОГУЧЕЕ СРЕДСТВО ОВЛАДЕНИЯ БОЛЬШЕВИЗМОМ

## (Собрание интеллигенции Главсевморпути)

В декабре 1938 года по организациям Севморпути были проведены собрания советской интеллигенции, посвященные обсуждению постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)».

Все выступавшие в прениях отмечали огромный подъем в идейной жизни советской интеллигенции, который вызван выходом в свет «Краткого курса истории Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков)» и постановлением Центрального Комитета. Партийные и беспартийные большевики рассказали в своих выступлениях о серьезных недостатках в партийной пропаганде, в идейно-политической жизни работников нашей системы, о том, какие задачи стоят сейчас перед интеллигенцией нашей системы.

8 декабря состоялось собрание интеллигенции Главного управления Севморпути, на котором был заслушан и обсужден доклад начальника Политуправления т. Белахова, о постановлении ЦК ВКП(б) и задачах советской интеллигенции.

Тов. Васильев, заместитель начальника Сектора труда и зарплаты, выступая в прениях по докладу, говорил:

— Партия вооружила нас величайшим историческим документом — «Кратким курсом истории ВКП(б)». Нам, советской интеллигенции, как одной из ведущих частиц государственного аппарата, нужно серьезно взяться за овладение большевизмом. Правильное руководство всеми участками нашей работы, успешное разрешение вопросов практической деятельности требует знания марксистско-ленинской теории. Наша жизнь полна этими вопросами, и мы повседневно их разрешаем.

Тов. Васильев напомнил собранию о решении правительства «Об улучшении работы Главсевморпути», которым отмечены серьезные ошибки в работе нашей системы.

— Эти ошибки, — говорил т. Васильев, — вытекают из слабой идейной вооруженности наших кадров. К сожалению, мы должны констатировать, что и сейчас мы серьезно еще не приступили к овладению большевизмом. От нас, интеллигенции Главсевморпути, требуется больше твердости и настойчивости в работе по вооружению себя марксизмом-ленинизмом. Путь к этому четко и ясно указан постановлением ЦК ВКП(б).

Выступавший в прениях т. Пальма рассказал о недостатках, которые имели место в его пропагандистской работе.

— Я руководил кружком в течение 15 лет. За все время мне пришлось провести курс истории партии от начала до конца лишь два раза, а в остальное время были случаи, когда мы доходили лишь до второго съезда партии. Сейчас нам надо всерьез заняться овладением большевизма и поставить эту работу в полном соответствии с решением ЦК ВКП(б).

Тов. Пальма поднял вопрос о том, чтобы изучающим историю партии самостоятельно обеспечить систематическую помощь. Надо организовать ряд лекций по вопросам истории партии, широко применять наглядные пособия, демонстрирующие завоевания нашей партии. Мы должны чаще просматривать в театре и кино историко-революционные постановки, посещать музеи и др. Все это будет способствовать овладению большевизмом.

Тов. Кононов, председатель ЦК Союза работников Севморпути, подчеркнул, что сейчас задача партийной и профсоюзной организаций — оказать реальную помощь нашей интеллигенции в овладении большевизмом, чтобы интеллигенция Севморпути смелее, правильнее, без ошибок решала большие государственные задачи.

— В самом деле, в нашей системе на некоторых важных участках долгое время орудовали враги народа, потому что бдительность была не на высоте. Наши кадры не овладели как следует большевизмом и поэтому не сумели своевременно разоблачить врагов народа. Нам нужно быстро ликвидировать последствия вредительства, как следует взяться за овладение большевизмом, — в этом главное.

Тов. Кононов говорил далее о том, что наши профсоюзные организации не используют в полной мере имеющиеся возможности в деле коммунистического воспитания своих членов и в частности профсоюзной интеллигенции.

— Наши клубы, — говорил он, — не ставили в основу политико-массовой работы пропаганду марксизма-ленинизма. Отстают в этой работе и красные уголки. Надо чаще устраивать лекции, беседы и консультации. Наш союз имеет для этого все возможности и большие средства. Партия и правительство оказывают нам большую помощь и внимание. Мы должны на деле оправдать эту заботу о нас. Большую роль должна играть наша интеллигенция в развитии стахановского движения. Надо по-настоящему развернуть работу Бюро ИТС.

Тов. Назаров, научный работник

Бюро ледовых прогнозов, отметил, что выход в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» имеет особенно большую ценность для полярников, находящихся в Арктике и на Крайнем Севере. В силу особых условий работы в Арктике, наши товарищи подчас не имеют под руками необходимой литературы по истории партии. Сейчас, в связи с выпуском курса истории ВКП(б), этот пробел устранен. Тов. Назаров отметил также необходимость повышения знаний в области освоения трассы Северного морского пути. В этом отношении, — говорил он, — не всегда удовлетворяются интересы полярников. Работа эта поставлена еще слабо. Надо чаще ставить доклады о морских операциях и проводить обсуждение их на высоком идейно-политическом уровне.

Об идейно-политическом воспитании интеллигенции говорил председатель Бюро ИТС т. Безуглов.

— Постановление ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» вскрывает крупные недостатки в идейно-политическом воспитании нашей интеллигенции. Заброшенность политической работы среди интеллигенции привела к тому, что часть наших кадров сделалась добычей фашистских разведок, троцкистско-бухаринской банды шпионов. Враги народа свили в свое время гнездо и в системе Главсевморпути и долго безнаказанно орудовали потому, что идейно-политическое воспитание, бдительность нашей интеллигенции не стояли на высоте. В этом отставании виновато в значительной степени и Бюро ИТС, которое не сделало всего того, что нужно сделать для развертывания этой работы.

Тов. Безуглов говорит о прямой связи идейной вооруженности наших кадров с разрешением огромных хозяйственных задач, стоящих перед работниками Главсевморпути. Часто бывает так, что товарищи хотя и знают участок своей работы, но не ставят вопросы перед руководством, не доводят их до конца. Многие из нас слабо вооружены марксистско-ленинской теорией. Идейная отсталость мешает смотреть на вещи с точки зрения государственных интересов.

— Собрание интеллигенции, — говорит т. Безуглов, — должно явиться началом повседневной серьезной учебы. Вооружившись знаниями марксизма-ленинизма, мы сможем полностью выполнить задачи, которые поставлены партией и правительством перед советской интеллигенцией.

В прениях по докладу т. Белахова выступали также тт. Меламедов, Парфенов, Пастухов, Ивлиев, Дриго и другие.

В принятой резолюции, после заключительного слова докладчика, собрание интеллигенции Главсевморпути целиком и полностью одобряет решение ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)». Собрание наметило ряд мероприятий по усилению идейно-политической работы среди интеллигенции Главсевморпути.

---

## ОТКЛИКИ С МЕСТ

На полярных станциях, факториях, судах, культбазах Севморпути прошли открытые партийные собрания, на которых широко развернулось обсуждение постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)».

— Политическое образование плавсостава на судах до постановления ЦК ВКП(б) было поставлено неудовлетворительно, — говорили капитаны, помполиты, штурманы, техники, инженеры на собрании интеллигенции Управления арктического пароходства в Мурманске.— Раньше преобладала кружковая система, кустарщина, неорганизованность. Постановка партийной пропаганды не удовлетворяла запросов интеллигенции, командный состав почти не учился.

В выступлениях подчеркивалась возросшая роль помполитов, которые должны обеспечивать руководство идейным воспитанием интеллигенции на судах, в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б).

Многие товарищи, выступавшие в прениях, предлагали перестроить пропагандистскую работу с учетом условий плавания, говорили о том, что в период плавания надо как можно шире использовать радиоконсультации и лекции. Во время длительных стоянок и судоремонта организовывать особо для плавсостава консультации, лекции, ответы на вопросы. Подчеркивалась необходимость создания при Мурманском политотделе лекторской группы по вопросам истории партии и международного положения, а также организации библиотеки для обслуживания команд судов во время стоянок в Мурманске.

* * *

На собрании полярников острова Диксона магнитолог т. Фриновский говорил:

— Выпуск в свет курса истории ВКП(б) и постановление Центрального Комитета нашей партии дают нам в руки большие возможности в овладении высотами передовой теории. Советская интеллигенция, получив это замечательное оружие большевизма, выше поднимет свой идейный уровень. Изучить историю партии, ее замечательную борьбу за коммунизм — наша первейшая задача. Я со всей энергией берусь теперь за изучение «Краткого курса истории ВКП(б)».

По сообщению т. Маякова, на собрании, посвященном обсуждению постановления ЦК ВКП(б), выступавшие товарищи отмечали недостатки в организации пропаганды на Диксоне, говорили об излишнем насаждении кружков, о неправильном их комплектовании. Собрание решило существовавший на Новом Диксоне кружок расформировать. Намечено организовать консультации для товарищей, самостоятельно изучающих историю партии.

* * *

Сейчас же после получения постановления ЦК ВКП(б) на острове Уединения было созвано открытое партийное собрание, сообщает парторг т. Шманев. Собранием был принят ряд практических мероприятий для реализации постановления ЦК. Полярники решили продолжать систематически слушать читку по радио «Краткого курса истории ВКП(б)», одновременно с этим проводить доклады и беседы по отдельным темам истории партии и произведениям классиков марксизма-ленинизма.

Работники полярной станции выдвинули перед Политуправлением Главсевморпути вопрос о составлении списка литературы для самостоятельного изучения истории партии в порядке тем, изложенных в «Кратком курсе истории ВКП(б)».

* * *

На Югорском Шаре, по сообщению т. Журавлева, большинство полярников начало самостоятельное изучение истории партии. Кроме того, для желающих намечена организация кружков по изучению истории партии, для руководства которыми уже выделено три пропагандиста. Парторганизация Югорского Шара просит Политуправление организовать консультативную помощь.

Партийно-комсомольская организация становища Лагерного (на Новой Земле), по сообщению т. Суворова, уже развернула работу по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Коммунисты и комсомольцы занимаются самостоятельно. Менее подготовленным организована помощь. Регулярно проводятся лекции по темам истории партии, организуются беседы по обмену опытом самостоятельного изучения истории партии.

* * *

Тов. Мислинченко из Анадыря сообщает о том, что выступавшие на собрании коммунисты, комсомольцы и беспартийные товарищи единодушно одобрили постановление ЦК ВКП(б). Критиковали старые негодные методы партийной пропаганды, вскрывали недостатки на этом важнейшем участке работы, имевшие место в Анадырской партийной организации.

Сейчас Чукотским политотделом проводятся мероприятия для улучшения партийной учебы в соответствии с решением ЦК ВКП(б). Многие коммунисты, комсомольцы и беспартийные товарищи уже приступили к изучению «Краткого курса истории ВКП(б)».

* * *

Парторг самой северной полярной станции, острова Рудольфа, т. Карпов сообщает, что полярники встретили постановление ЦК ВКП(б) с огромным удовлетворением и обязались повседневно повышать свой идейно-теоретический уровень.

В связи с тем, что сейчас еще нет на полярной станции Рудольфа «Краткого курса истории ВКП(б)», коллектив слушает эту замечательную историю большевизма по радио, с острова Диксона. После прослушания всего курса истории ВКП(б) по радио, каждый работник начнет самостоятельное изучение отдельных тем по первоисточникам.

Тов. Кирющенков из Уэлена сообщает, что в порядке реализации постановления ЦК ВКП(б) специально выделенные пропагандисты проводили беседы с группами полярников. На собрании решено через газету «Советский Уэлен» систематически давать консультативный материал в помощь изучающим историю партии.

* * *

Начальник Игарского политотдела т. Плахин сообщает о том, что в Игарке проводится большая разъяснительная работа по постановлению ЦК ВКП(б). Политотдел решил в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) сократить количество кружков, оставив всего четыре. Руководители кружков подобраны из числа лучших пропагандистов. Утверждены лекторская группа и группа консультантов, которые уже приступили к работе. Пропагандистами утверждены тт. Архиповский, Шульц, Коломейцев, Лебеденко.

*Северный морской путь*

В. НАЗАРОВ

# О ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ НАВИГАЦИИ 1938 ГОДА

## I

Навигация 1938 года была необычна. Открыл ее парусно-моторный бот „Мурманец“, вышедший 12 января в Гренландское море для наблюдения за кромкой льда в районе героической папанинской зимовки.

Опасность, грозившая станции „Северный полюс“, вызвала посылку в Гренландское море 4 февраля парохода „Таймыр“, а 8 февраля туда же вышел пароход „Мурман“. Позднее вышел из Ленинграда к дрейфующей станции ледокол „Ермак“.

Операция по снятию с льдины папанинцев была выполнена успешно.

Следующей задачей навигации было освобождение зимовавших во льдах судов.

Во второй половине мая ледокол „Ермак“ вышел на Землю Франца-Иосифа; 25 мая он встретил на широте 76°05′, долготе 53°45′ сало и блинчатый лед. На широте 78°23′, долготе 56°28′ „Ермак“ встретил тяжелый лед 9—10 баллов, что заставило его отклониться на запад.

В дальнейшем „Ермак“ шел до берегового припая без особых препятствий. Припай ледокол разрушал в течение 36 часов при толщине льда, не превышавшей 1 метра, и достиг зимовавших судов 31 мая.

2 июня ледокол с кораблями вышел обратно, причем проложенный им канал сохранился, не был затерт льдом. На обратном пути ледокол не заходил восточнее 52-го меридиана, что обеспечило более легкое продвижение каравана на юг. На широте 75°45′ и долготе 47°52′ ледокол с караваном вышел на чистую воду.

Рейс „Ермака“ показывает, что в раннее время более благоприятный подход к Земле Франца-Иосифа бывает с юго-юго-западной или юго-западной стороны.

28 июня вышел из Мурманска в ледовую разведку бот „Мурманец“. 3 июля он подошел с юго-запада к Земле Франца-Иосифа. На пути мы почти не встретили льда, и только, следуя на восток вдоль южной стороны этой земли, 4 июля за мысом Флора был встречен лед. Значительное скопление льда держалось с юго-восточной стороны Земли Франца-Иосифа. Далее „Мурманец“ на пути к мысу Желания не встретил льда, и только на переходе от мыса Желания к острову Уединения встретился лед полосами. На 72-м меридиане „Мурманец“ взял курс на остров Диксона и прибыл туда 9 июля.

Поход „Мурманца“ показал, что уже в начале июля возможно было движение судов в Карское море, огибая мыс Желания. До прихода

„Мурманца“ на остров Диксона там побывал уже ледокол „Ермак“, который повел на юг шесть судов, зимовавших около острова Диксона. 18 июля бот „Мурманец“ был в трех милях от каравана „Литке“ у юго-восточного берега острова Большевик. В пролив он пришел, огибая остров Воронина с севера. Разведка „Мурманца“ выяснила кромку льда в Баренцовом и Карском морях и количество льда.

Ледокол „Ермак“, прибывший 26 июля в район мыса Неупокоева, уже не мог пройти пролив по пути „Мурманца“. Устойчивый западный ветер изменил ледовую обстановку. „Ермак“ отступил к островам Кирова и пошел к северной стороне островов Гейберга. Лед на этом пути был значительно слабее, чем у мыса Неупокоева. За островами Гейберга лед был уплотнен, и временами скорость движения ледокола была меньше скорости дрейфа льда, но дрейф, к счастью, был попутный.

Летчики Махоткин, Козлов и Николаев, как только появлялась возможность летать, давали подробные сведения о состоянии льда. В штурманской рубке рядом с мореходной картой лежали и ледовые карты, освещавшие условия плавания.

4 августа ледокол „Ермак“ подошел к кромке припая юго-восточного берега острова Большевик, где зимовал караван „Литке“. От кромки льда до каравана было фактически около мили, хотя в сообщениях с каравана указывалось 200 метров, что говорит о неполной достоверности посылаемых сообщений. 8 августа караван „Литке“ в числе шести кораблей был выведен на чистую воду.

Плавание через пролив Вилькицкого столь ответственно, что следует сказать об этом несколько подробнее.

## II

Пролив Вилькицкого является одним из трудно проходимых участков на трассе Северного морского пути. Здесь часто полярных мореплавателей встречают неожиданности. Например, 6 августа 1938 года в донесении начальнику морских операций М. И. Шевелеву капитан бота „Мурманец“ Ульянов писал: „Сегодня в два часа подошли с запада по чистой воде в район мыса Неупокоева для определения места судна, но ввиду плохой видимости стали на ледовый якорь у кромки... Снялись с якоря, но нас моментально обвело льдом, — оказались в кольце мелкобитого льда. Пробивались около пяти часов, пробиться на чистую воду на запад не могли“.

„Мурманец“ дрейфовал на восток девять суток, с средней скоростью 1,4 мили в час. Направление и скорость дрейфа изменялись с изменением ветра, причем направление в самом проливе изменялось незначительно, скорость же изменялась в значительных пределах.

Устойчивые ветры северо-западной четверти 1—5 августа создали определенный режим изменения кромки льда. Некоторое ослабление ветра, а затем появление северного с последующим переходом на западный ветер вызвали перемещение северной кромки льда на юг, что было первопричиной попадания бота в дрейф.

При ветрах западной четверти на участке остров Диксона — мыс Челюскина „Мурманец“ дрейфовал в проливе по линии, повторяющей форму мыса материка, и далее к островам Петра. 11 августа возник воздушный поток восточной четверти, тогда „Мурманец“ начал дрейф на северо-восток. В дальнейшем, при появлении ветра западной четверти, „Мурманец“ снова дрейфовал на юго-восток, появилось разре-

жение льда, и бот перешел к свободному плаванию. 13 августа дрейф „Мурманца“ происходил вблизи северной кромки льда, и несмотря на это, он не мог выйти, хотя попытки освободиться были. Последнее обстоятельство указывает на значительное поджимание льда к южному берегу пролива.

Одновременно с дрейфом „Мурманца“ 7 августа в течение 16 часов дрейфовал ледокол „Ермак“ вдоль северного берега пролива. Имея у бортов бункерующиеся корабли, он дрейфовал на запад со скоростью одной мили в час, несмотря на западный ветер 6 м/сек. Разреженный лед заметно собирало к берегу, причем крупные льдины, обломки айсбергов, дрейфовали на запад, а тонкий лед, обломки льдин, двигались на восток по ветру.

Интересно отметить, что наблюдения, произведенные над дрейфом с мыса Челюскина с 1 по 4 августа при средней скорости ветра 7 м/сек., дали среднюю скорость дрейфа льда 1,2 мили в час. „Мурманец“ при той же средней скорости ветра дрейфовал со скоростью 1,4 мили в час. Мы видим, что скорость дрейфа льдин одного и того же потока по мере приближения к берегу убывает не так уж сильно, как можно было бы ожидать.

Приведем пример из плавания, о котором говорит в своем рейсовом донесении капитан В. И. Воронин.

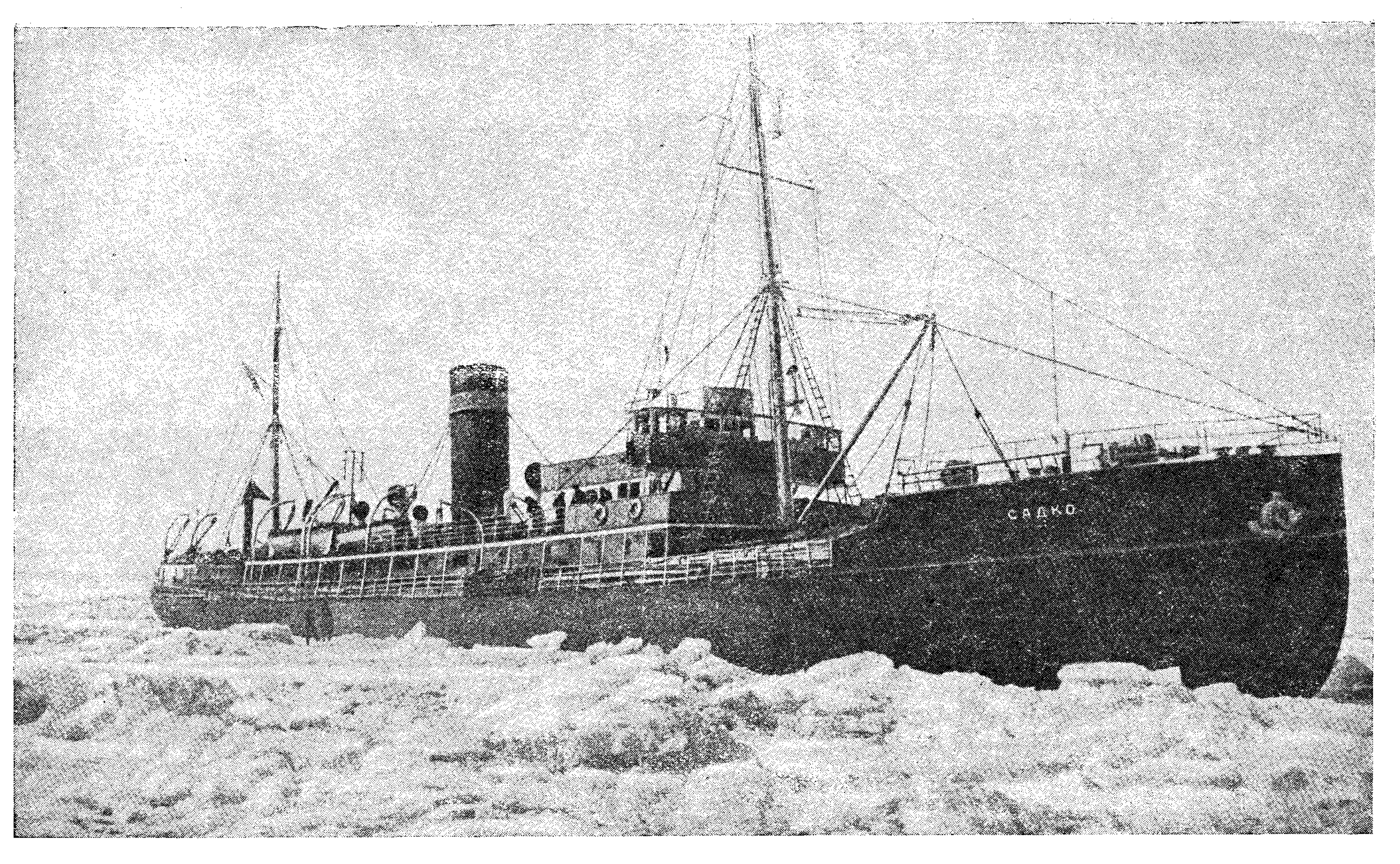
„В 1935 году два корабля, „Анадырь“ (капитан Миловзоров) и „Сталинград“ (капитан Мелехов), шли из Владивостока в Мурманск. В районе островов „Комсомольской Правды“ встретили лед. Капитан Миловзоров пошел ближе к материковому берегу, мимо мыса Челюскина, хотя на его пути лед был более уплотненный, чем мористее, а капитан Мелехов, пользуясь разреженным льдом, быстро оказался вблизи южного берега острова Большевик.

„Через несколько часов пароход „Сталинград“ был окружен льдами. Ему на помощь был послан ледокол „Литке“, выведший „Сталинград“ из полосы льда (которая прижималась к южному берегу острова Большевик течением) под берег Таймырского полуострова. „Анадырь“ же самостоятельно прошел на запад, придерживаясь берега Таймырского полуострова“.

Приведенные выше результаты наблюдений позволяют сказать несколько о течениях в проливе.

Вдоль южного берега пролива идет течение с запада на восток, которое на западной границе пролива мыс Неупокоева — мыс Полуостровной часто захватывает весь пролив; вдоль северного берега пролива идет противотечение с востока на запад, которое максимальную ширину, порядка 15 миль, имеет на восточной границе пролива. С продвижением на запад указанное течение сходит „на клин“ и, видимо, часто, особенно в летнее и весеннее время, на меридиане мыса Неупокоева на поверхности не наблюдается. Почему это происходит?

С запада в пролив входят опресненные воды и распространяются по поверхности, охватывая всю толщу лишь под самым южным берегом. С востока идут воды с большей плотностью и распространяются преимущественно на глубине, охватывая всю толщу лишь у самого северного берега, а на меридиане мыса Неупокоева противотечение тонет в водах меньшей плотности и идет далее на глубине, отклоняясь, видимо, на север. Интенсивность течения и противотечения в значительной степени зависит от устойчивости и направления ветра, причем режим ветров Карского моря является определяющим в течениях пролива Вилькицкого.




„Садко“ во льдах

Преобладающая скорость течения и противотечения бывает порядка 1,4 мили в час.

По данным ледовой разведки, которая в районе пролива была поставлена в 1938 году хорошо, можно принять, что при наибольшей ледовитости пролива вдоль южного берега лед дрейфует полосой в 20 миль. Приняв среднюю скорость дрейфа льда 1,3 мили в час и его толщину 1 метр, было получено, что за навигацию 1938 года через пролив Вилькицкого вынесено льда 65 000 км$^2$, или 65 км$^3$.

Как показал дрейф „Мурманца", а также по данным ледовых наблюдений от мыса Челюскина на восток до Котельного и к островам Петра, выносимый через пролив лед идет главным образом в район островов Петра и в меньшей своей части на восток. Из сказанного совершенно очевидно, что чем больше льда в Карском море, тем больше его будет выноситься через пролив в море Лаптевых. В этом явлении надо искать объяснение установившегося неверного мнения, что если ледовые условия благоприятны в Карском море, то бывают благоприятны они и в море Лаптевых. Если это и справедливо, то только для района островов Петра; в остальном же море Лаптевых надо рассматривать как самостоятельный бассейн со своими особенностями.

Количество льда, выносимое из Карского моря в море Лаптевых, не может определять ледовитость последнего, ввиду непрерывного выноса льда из этого моря на север. Поступление льда с Карского моря может вызвать только местные ледовые затруднения, которые являются, правда, крупным препятствием для корабля. Лед, выносимый из Карского моря к островам Петра, преимущественно имеет возраст 4—8 месяцев, но встречаются там и айсберги, что заставляет особо рассматривать ледовое плавание в этом районе.

Анализ плаваний в проливе Вилькицкого и тщательные наблюдения за перемещением льда в проливе в 1938 году позволяют сказать следующее:

Во-первых, плавание среди льда через пролив наиболее успешно может проходить на границе раздела между течением с запада на восток вдоль южного берега пролива и противотечением с востока на запад вдоль северного берега пролива. На границе этих течений, как правило, существует разрежение льда или чистая вода. В таком случае кораблям придется преодолевать перемычку льда на меридиане мыса Неупокоева, которая наиболее слаба бывает несколько севернее островов Гейберга.

Во-вторых, как правило, подходить к проливу Вилькицкого следует идя севернее острова Русского и, как исключение, пользоваться проходом под берегом. По выходе из пролива на восток, при наличии льда в районе острова Малый Таймыр, следует итти к островам Петра.

* * *

Несколько слов об условиях похода „Ермака". Поход ледокола „Ермак" на север от островов Новосибирских происходил в совершенно не исследованном районе. Выбор пути движения „Ермака" к каравану „Садко" был основан только на теоретических соображениях, так как ледовой авиаразведки этого района не позволила сделать погода.

Продвижение ледокола, примерно до широты 80°30′, протекало без особых затруднений. Встречавшиеся ледяные поля не всегда обходили, так как они хорошо разрушались ледоколом. Далее до широты 82°44′ „Ермаку" пришлось преодолеть весьма значительные препятствия. 28 августа „Ермак" достиг широты 83°04′. Ледоколу пришлось

местами бить лед на протяжении 19 миль. На этом отрезке (район каравана) лед был двухлетний, остальной путь пролегал по льду возрастом 4—9 месяцев.

Поход „Ермака“ длился с 20 августа по 2 сентября. 2 сентября „Ермак“, „Садко“ и „Малыгин“ были уже в редком льду в южном районе, который до 1938 года считался пределом свободного плавания кораблей на широте 78°.

* * *

В морских операциях, связанных с проводкой и освобождением зимовавших во льдах в 1938 году судов, приняли участие корабли: ледокол „Ермак“, бот „Мурманец“, ледокол „Красин“ и один теплоход. Как видим, кораблей, которые могли активно продвигаться во льдах, было два: „Ермак“ и „Красин“. Причем ледокол „Ермак“ в середине июля имел простой около десяти суток из-за позднего выхода угольщика. Ледокол „Красин“ после вынужденной зимовки в бухте Кожевникова не мог быть готов полностью к навигации.

Люди для проведения навигации были подобраны неплохо, особенно хорошо был укомплектован экипаж ледокола „Ермак“. Там 30% было комсомольцев, полярников по призванию, работающих в Арктике от 2 до 10 лет.

Погода и состояние льда не баловали мореплавателей. Хотя ледовая обстановка была и благоприятна, но корабли забирались далеко на север, и им приходилось дело иметь с настоящими льдами.

После освобождения у острова Диксона судов ледокол „Ермак“ направился к каравану „Литке“. (В это же время вел работу по освобождению каравана ледокола „Ленин“ ледокол „Красин“.) Караван „Литке“ был в прекрасном состоянии; после окалывания каждый корабль начинал самостоятельное движение. Корабли оживали один за другим. Людей охватывал неописуемый восторг. Экипажи кораблей ловили всякий момент, чтобы пополнить бункера углем.

Ледокол „Красин“, несмотря на ряд корабельных неполадок, прекрасно справился с освобождением судов каравана ледокола „Ленин“.

При освобождении кораблей каравана „Садко“ все люди были точны и аккуратны в исполнении. Несмотря на горячую работу, всюду были чистота и порядок. Каждый чувствовал, что он решает судьбу нескольких кораблей, большой ценности для страны. Освобожденные корабли „Малыгин“ и „Садко“, несмотря на недостаток команды, быстро перешли к активной работе среди льда, и только „Седов“ с поврежденным рулем остался в дрейфе. Все освобожденные корабли приняли участие в навигации.

## III

К концу навигации флот арктических судов пополнился новым ледоколом „И. Сталин“ постройки Ленинградского завода им. Орджоникидзе. Рейс нового ледокола представляет исключительный интерес, во-первых, как результат испытания корабля, во-вторых, как рейс, давший исключительно ценный материал по вопросу перспектив развития трассы Северного морского пути.

Ледокол был спущен на воду 13 августа 1937 года. 23 августа 1938 года он вышел из Ленинградского порта в первый арктический рейс.

13 сентября в море Лаптевых у островов „Комсомольской Правды“ ледокол „И. Сталин“ встретился с ледоколом „Ермак“. Ледоколы об-

менялись гудками и разошлись. Курс флагмана — на восток, к Новосибирским островам, а „Ермака“ — на юг.

На 77° северной широты и 120° восточной долготы ледокол „И. Сталин“ встретил первый лед. Корабль шел по разреженному льду, не сбавляя хода. Временами ледокол задевал льдины, оставляя на них царапины от еще не обтертых заклепок.

Пройдя севернее Новосибирских островов, на широте 78°, капитан Воронин взял курс на север. До 1938 года этот район считался недосягаемым для свободного плавания.

Флагман продолжал свой путь на север. Местами встречался тяжелый десятибалльный лед. С продвижением на север путь становился все труднее и труднее.

Был уже конец сентября. Быстро наступала зима. Температура воды —1°,7, воздуха —4—6°. Временами шел мелкий снег, покрывая белой пеленой застывшее море.

Продвигаясь к 137-му меридиану, между широтами 78—80° ледокол пересек широкую полосу льда. Местами встречался здесь тяжелый торосистый десятибалльный лед. Повернув на восток, ледокол вошел в четырехбалльный лед и продвигался со скоростью 8 миль в час. Между меридианами 142—144 корабль дошел до широты 82°, встречая на пути четырех—восьмибалльный лед. Среди старого льда встречался вновь образовавшийся, толщиной всего в 10—20 сантиметров, который легко разрушался корпусом корабля.

Огромные поля десятибалльного льда встретились у 83° северной широты. Толщина их достигала 2 метров. Тяжелый лед был виден в северном и восточном направлениях. Скорость корабля упала до мили в час. Ни один корабль в такое позднее время года не достигал еще столь высоких широт.

До дрейфующего ледокольного парохода „Седов“ оставалось 46 миль, но пробиться к нему было невозможно. Ледокол вынужден был взять курс на юг.

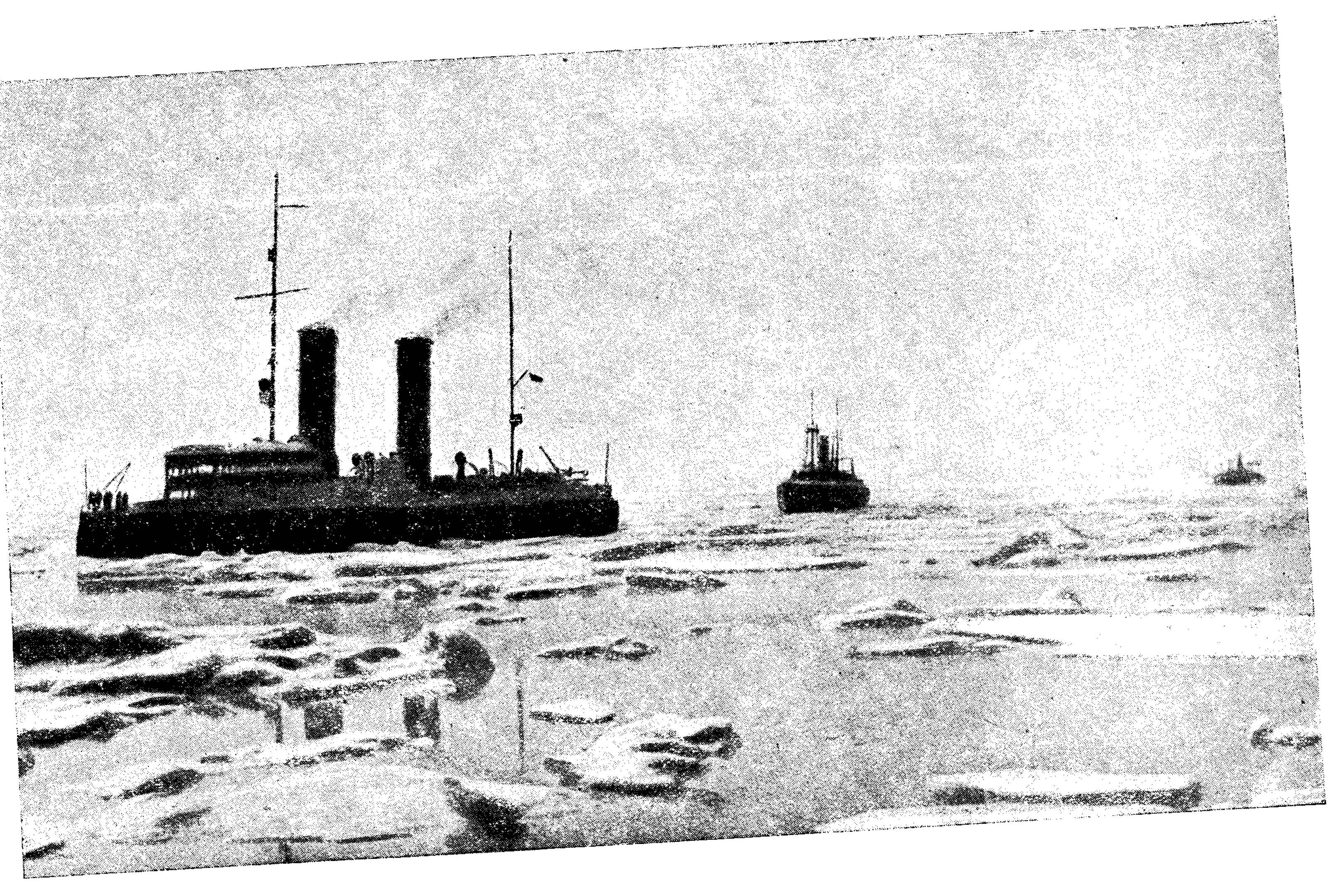
Изменивший свое направление ветер вызвал сжатие льда. Начался тяжелый бой со льдами. Полными оборотами работали машины, вращая огромные коленчатые валы. Непрерывно звенели звонки машинного телеграфа: „вперед“, „стой“, „назад“ и снова „вперед“. После неоднократных ударов во льду появлялись трещины. Восемнадцать часов экипаж флагмана боролся со льдами. Наконец судно вышло на более легкий лед.

3 октября у мыса Челюскина поднялся шторм. Оставаться на якоре вблизи берега было опасно. Кренометр временами показывал 40°. Капитан повел корабль под защиту южного берега острова Большевик. Этот путь был пройден с большими усилиями за восемь часов. Несмотря на работу трех машин средним ходом, ледокол шел со скоростью лишь четырех миль в час.

Прорвавшись сквозь полосу шторма, ледокол весь обледенел. Под толстой ледяной корой трудно было распознать оснастку флагмана и его надстройки, — все преобразилось.

На рассвете подошли к острову Большевик. Перед нами открылась бухта. Чайки суетливо сновали в небе. У входа в бухту плавали айсберги.

В тяжелых десятибалльных льдах при сильном шторме особенно хорошо показали себя достоинства первого советского ледокола. Его корпус построен прочно. Он хорошо приспособлен для преодоления



**Суда в Арктике**

арктических льдов, для серьезной, углубленной научно-исследовательской работы в полярных морях.

Своим устройством ледокол „И. Сталин" резко отличается от всех существующих в мире ледоколов. Его длина — 106 метров, ширина — 23 метра. Проектная мощность машин флагмана равна 10 тысячам лошадиных сил.

Управление новым ледоколом значительно упрощается благодаря новейшему оборудованию навигационной и рулевой рубок.

Судоводитель, находясь в каюте, может следить за курсом, скоростью и пройденным расстоянием при помощи точных приборов. Специальный прибор по мере продвижения ледокола вычерчивает на карте линию курса. Приборы позволяют следить за количеством воды в отсеках корабля. Многие приборы электрифицированы, например в случае пробоин можно мгновенно закрыть клинкетные двери и обеспечить быструю изоляцию любого отсека.

На корабле, вместо традиционного кубрика для команды, — комфортабельные каюты. Внутри они отделаны карельской березой, дубом, орехом. В каютах имеются шкафы для одежды и белья, полки для книг, зеркала, телефоны, радио.

Просторная столовая, кают-компания и красный уголок отделаны по специальным эскизам художников. На корабле во всем чувствуется забота о людях, отправляющихся в длительное арктическое плавание.

Во время первого рейса на корабле шли занятия в Морском техникуме, широко была поставлена работа по техническому образованию. Команда быстро осваивала новый ледокол.

На борту ледокола хорошо оборудованы научные лаборатории. Электрические лебедки значительно облегчают измерение глубины моря и производство глубоководных гидрологических наблюдений.

20 сентября на 79-й параллели нам удалось провести глубоководную станцию. Наблюдения показали, что всюду, где глубина превышает 200 метров, встречаются теплые атлантические воды.

Рейс ледокола „И. Сталин" в столь позднее время года, вдали от берегов, совершенно изменил ранее существовавшее представление о льдах этих районов. Вдали от берегов корабль встречал ровные ледяные поля, которые не представляли большой трудности для продвижения. Льды прибрежной полосы, как правило, бывали всторошены и при малейшем ветре, прижимающем их к берегу, становились непроходимыми. В открытом море смена ветра меньше сказывается на сжатиях льда.

Преобладающий северный ветер на большом отрезке трассы Северного морского пути в начале и середине навигации поджимает прибрежный лед к берегу, затрудняя этим движение кораблей. С другой стороны, существующее постоянное движение льда на север и северо-запад обусловливает вынос льда из северных частей арктических морей. Это обстоятельство способствует разрежению льдов. В районе такого разрежения льдов и совершали плавание „И. Сталин" и „Ермак".

Своим походом ледокол „И. Сталин" подтвердил преимущества плавания среди льда вдали от берегов. Но для окончательного решения этого вопроса необходимо подробно изучить распределение льда вдали от берегов. В этом деле большую помощь должна оказать авиация.

*С. МУРАВЬЕВ*

# АЭРОДРОМ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ ЛЬДУ

Весной 1938 года самолетами Полярной авиации был проведен ряд операций в море Лаптевых по оказанию помощи и снятию людей с зазимовавших осенью 1937 года судов.

Еще осенью стало очевидно, что судам потребуется помощь, которую могли оказать только самолеты. С наступлением светлого времени на караване ледокольных пароходов начались подготовительные работы по приемке самолетов. К этому времени наш караван был значительно севернее Новосибирских островов.

Работы по подготовке аэродромов распадались на три операции: поиски подходящей площадки, приведение ее в надлежащий порядок, оборудование уже готового аэродрома.

Мы знаем случаи, когда самолетам приходилось производить посадку на дрейфующем льду. Но среди дрейфующих льдов не всегда легко найти площадку, пригодную для посадки самолетов без предварительной ее обработки. В большинстве случаев нельзя рассчитывать на готовые площадки. Их надо не только найти, но и соответственно подготовить.

Полярникам нужно знать, как надо готовить аэродромы на дрейфующем льду, так как в этих случаях бывает необходимо оказывать помощь судам самолетами. Эта помощь может потребоваться для доставки продовольствия, газет, корреспонденции, смены личного состава, снятия лишних людей, не нужных в дрейфе, наконец, в случае гибели судна, для снятия всего состава с дрейфующего льда, как это случилось после гибели парохода „Челюскин".

## Поиски площадки

Подготовительные работы начинаются с наступлением светлого времени, т. е. в северных широтах с первых чисел февраля. Предварительный осмотр местности можно сделать из наблюдательной бочки; это дает возможность установить район, в котором наиболее вероятно может найтись требуемая площадка.

Существенным вопросом является размер площадки, ее качество. Надо рассчитывать на прилет тяжелых самолетов, так как только они могут доставить необходимый груз и снять большое количество людей.

Нормальный аэродром для тяжелых самолетов должен иметь размеры $1000 \times 1000$ м. Однако в условиях подвижного льда найти такую площадь весьма затруднительно, а расчистка квадратного километра или окружности диаметром 1 км, покрытых ропаками и торосами, потребовала бы очень много времени. Поэтому можно ограничиться узкой дорожкой, шириной от 100 м, а длиной 1000—1200 м. Желательно, чтобы направление дорожки совпадало с господствующим ветром, а так как это не всегда удается, то необходимо иметь две взаимноперпендикулярные полосы. Расположены они могут быть и не в одном месте. Даже лучше, если они будут удалены друг от друга, это будет служить гарантией сохранности одной из этих дорожек во время сжатий льда или появления разводий.

В разведку на поиски площадок следует посылать партии по два-три человека в каждой. Разведчики должны быть тепло и вместе с тем, по возможности, легко одетыми. Им придется лазить по ропакам и огромным ледяным нагромождениям, перескакивать через трещины, а иногда и переправляться через разводья на пловучей льдине.

Разведочная партия должна иметь с собой запас продовольствия, оружие, палку и веревку (на случай, если кто-нибудь провалится сквозь молодой лед или в трещину), ручной компас, бинокль и легкий ломик или пешню для продалбливания лунок при определении толщины льда и, наконец, флажки для обозначения выбранного места.

Чтобы не пропустить ни одной пригодной площадки, поиски ведутся по 8 главным румбам. Первоначально следует осветить район радиусом в 5 км, считая за центр судно, от которого ведутся поиски. Расстояние, пройденное от судна, определяется по времени, причем из-за сильно пересеченной местности в час можно пройти не более 3—4 км. Пройдя заданное расстояние, все разведывательные группы поворачивают в одну и ту же сторону (например, влево) на перпендикулярный курс и, пройдя этим новым направлением 30 минут, поворачивают обратно на свое судно. Таким образом, каждая партия пройдет по двум различным маршрутам, и весь район будет просмотрен по 16 румбам. Такой способ применялся нами во время дрейфа каравана ледокольных пароходов зимой 1938 года и дал положительные результаты.

На обнаруженных площадках нужно оставлять флажки, чтобы потом было легче найти эти площадки.

Каждая группа ведет кроки своего маршрута. Найденные площадки должны быть засняты глазомерно-маршрутной съемкой, которая обязана дать и характеристику окружающего района. Нанесенные на общую карту схемы маршрутов и обнаруженные площадки дадут общую картину окружающего района.

Поиски площадок не прекращаются с началом работ на одной из них, а ведутся непрерывно до прибытия самолета. Должно вестись непрерывное наблюдение за состоянием намеченных запасных площадок, так как ситуация легко может измениться. Могут появиться новые, вполне пригодные для аэродрома поверхности, или, наоборот, в 5-километровой зоне не останется вовсе пригодных площадок и поиски придется расширить до 10-километрового радиуса.

### Работы по устройству аэродрома

Из всех обнаруженных площадок нужно выбрать одну или две и на них сейчас же начинать работу. Прежде всего следует на месте будущего аэродрома установить палатку и ее отеплить. Можно также сделать ледяной или снежный дом. В нашей практике такие домики служили хорошим убежищем от ветра и давали возможность обогреться. Крышей дома служил брезент, а стены складывались из аккуратно выпиленных снежных кирпичей. В окна вставлялись куски льда, которые хорошо пропускали свет. Дверью служил нам кусок брезента, повешенный над входом.

В таком домике при 30-градусном морозе можно поддерживать камельком температуру около $+5°$.

Прежде чем приступить к работам, надо еще раз убедиться, что льдина имеет достаточную толщину и не является молодым образованием льда. На наших площадках мы делали буром 8—10 лунок в раз-

ных местах. Толщина льда была от 1 до 1,5 м. Для посадки тяжелых самолетов такая толщина более чем достаточна: можно строить аэродром и при толщине льда в 0,5—0,75 м.

Работы начинаются с определения границ будущего аэродрома; если представляется возможным, то неплохо сделать полуинструментальную съемку всей намеченной площади и отметить границы ее флажками. Затем нужно разбить эту площадь на участки и распределить по ним рабочую силу. У нас на аэродроме ежедневно работало 6—8 бригад по 10 человек в каждой. Длительность рабочего дня колебалась от 6 до 8 часов, включая сюда и время на переход. В исключительно холодные дни работы сокращали до 4 часов. Самой большой помехой в работе был ветер. При 25-градусном морозе с ветром работать очень тяжело и опасно: легко можно обморозить щеки, нос и руки. Штилевая же погода позволяла работать и при 35° мороза. Вторым препятствием были разводья, иногда появлявшиеся на пути к аэродрому, через которые приходилось переправляться на шлюпке или искать обхода.

Для работ по разбиванию ропаков и уравниванию ледяной поверхности нами применялись следующие инструменты: кирки, пешни, ломы, лопаты, топоры, кувалды (которыми разбивались отдельные крупные льдины), трамбовки и, наконец, носилки и сани, на которых относили и отвозили куски льда за границу аэродрома. Наша работа еще затруднялась тем, что инструмент часто портился, ломались рукоятки у кирок, кувалд и т. д., а также нехватало лопат.

Большую помощь в работе оказали нам взрывчатые вещества; мы применяли аммонал. Вначале была создана подрывная группа из трех человек, обслуживавшая все бригады, а затем ввели подрывника в каждую бригаду. Эффект от применения аммонала был очень большой: ропак,



**Море Лаптевых** — Фото Б. Дзердзеевского

который бригада разбивала бы в течение 4—5 часов, разлетался в один момент, и оставалось только оттащить большие льдины, раздробить более мелкие и выравнять место. Однако аммонал надо применять очень осторожно, так как взрывы влияют на общую прочность ледяного покрова, и в местах, где было произведено много взрывов или они были слишком сильными, наиболее вероятно появление новых трещин при первой же подвижке льда.

Низкая температура воздуха заставляет работать интенсивно, с очень короткими перерывами. Посредине рабочего дня мы делали перерыв на полчаса поочередно для всех бригад. Во время перерыва пили горячий чай с молоком, ели бутерброды; причем воду приносили с собой с корабля, так как таяние снега на месте работ отнимало много времени. Этот небольшой завтрак очень подбадривал людей, согревал и давал новые силы.

Появление трещин на обрабатываемой площадке хотя и весьма неприятно, но еще не служит причиной прекращения работ. Иногда тонкая трещина, в которую не пролезет даже лом, так и остается в своем первоначальном положении, замерзает, засыпается сверху снегом и почти совсем исчезает. Бывают случаи, что трещины расходятся на 1—1,5 м и в таком виде замерзают. Получаются как бы канавы или ручьи на ледяной поверхности, берега которых составляет старый лед. Через два-три дня, когда молодой лед в трещине будет достаточно крепок, ее можно заделать битым льдом и снегом. Гораздо хуже, если трещина расползается в широкое разводье. Борьба с такими явлениями затруднительна, так как при подвижке льда здесь надо ждать торошения и появления на месте разводья значительной гряды, уничтожение которой потребует много времени. В таких случаях лучше переносить работы на другую площадку.

## Оборудование готового аэродрома

Площадку для приема самолетов можно считать готовой, когда она удовлетворяет следующим требованиям: достаточный размер, ровная поверхность без трещин, без бугров, отсутствие отдельных кусков льда, превышающих своими размерами кулак.

На готовой площадке близ палатки или ледяного домика устанавливается обыкновенный ветроуказатель с черными или красными полосами на конце, которые хорошо будут видны на фоне снега. Границы рабочей площади следует отметить судовыми сигнальными флагами. Мы устанавливали небольшие флажки на коротких штоках и между ними клали флаги. Если флагов нехватает, то их можно заменить шлаком и сажей. Но после снегопада или ветреной погоды шлак приходится посыпать вновь, а с горизонтальных флагов счищать надутый снег.

Отдельные значительные ропаки, расположенные на подходах к аэродрому, также должны быть отмечены флагом или шлаком. Для ограничителей и посадочного „Т“ можно употреблять одеяла или изготовить „Т“ из фанеры, окрасив ее в черный цвет.

В помощь ветроуказателю, а также для более легкого нахождения аэродрома полезно применять дымовой сигнал. Для этой цели лучше всего приготовить горючую смесь в бочке. В качестве горючего можно употреблять паклю, пропитанную нефтью и смазочным маслом, керосин и небольшие куски толя. Если аэродром расположен от судна за кило-

метр и дальше, то связь с судном можно поддерживать флажной сигнализацией, для чего потребуется соответствующее оборудование мачты, на которой установлен ветроуказатель.

Лучше всего, если на аэродроме можно установить маломощную радиостанцию для непосредственных переговоров как с судном, так и с приближающимися самолетами.

В период нашей зимовки мы тщательно обследовали окружающий район радиусом в 10 км. Всего было обнаружено 9 площадок, более или менее пригодных для обработки под аэродром. На четырех из них мы вели работу, начав ее 5 февраля. Через месяц упорного труда в очень тяжелых условиях мы оказались у разбитого корыта: вторая площадка растрескалась во всех направлениях, и на ней появились такие торосы, что ее трудно было узнать. Наш ледяной домик был вовсе уничтожен.

Первая площадка также сильно пострадала. На ней нам пришлось разбирать громадную гряду торосов, образовавшуюся поперек всей площади. Но и после этой работы аэродром оказался малопригодным.

Мы перенесли наши работы на третий аэродром, где сосредоточились все силы, так как времени до прибытия самолета оставалось мало: экспедиция Героя Советского Союза т. Алексеева прилетела в Тикси, и только скверная погода задерживала его вылет к нам. Не повезло нам и с третьим аэродромом; накануне прилета самолетов на нем появились трещины, и он также вышел из строя. Впоследствии мы засыпали эти трещины и привели его в годное состояние, но ждать, пока замерзнут трещины, не было никакой возможности, и мы начали работы на четвертой площадке.

С этого последнего аэродрома и были произведены основные операции экспедиции по вывозу зимовщиков.

* * *

Ко времени снятия последней партии зимовщиков наши суда достигли 80° северной широты и 148° западной долготы. Аэродромы наши за это время проделали немалый путь. Когда мы начали работать на них, то широта была около 78°30′.

Люди, заброшенные за тысячу километров от берега на судах, зажатых полярными льдами, были вырваны из ледового плена и перевезены на материк в бухту Тикси экипажами трех тяжелых самолетов Полярной авиации, пилотируемых Героями Советского Союза — А. Алексеевым, П. Головиным и известным полярным летчиком т. Орловым.

При царском правительстве погибло не мало полярных экспедиций, как, например, Брусилова, Русанова, Толля и других отважных моряков. Только в нашей стране, где сталинская забота о человеке стоит выше всего, только при той технике, которую имеет наша советская авиация, возможна была эта труднейшая операция по оказанию помощи и вывозу зимовщиков с дрейфующих в арктических льдах пароходов.

---

Е. ШАМРАЙ

# НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

**(Письмо из Мурманска)**

По решению партии и правительства в Мурманске сооружается крупнейший судоремонтный завод Главсевморпути—здравница арктических кораблей.

С разных концов нашей страны по призыву заместителя начальника Главсевморпути, Героя Советского Союза, депутата Верховного Совета СССР И. Д. Папанина на строительство завода влилась новая сила — более двух тысяч комсомольцев и комсомолок, молодых энтузиастов социалистического строительства. Воспитанные партией Ленина—Сталина, они принесли с собой опыт стахановских методов работы с заводов Москвы, Ленинграда, Брянска, Ярославля, Пензы, с полей Украины и Белоруссии и из многих других краев нашей необъятной родины.

Задача ясна — надо оправдать оказанное доверие, ликвидировать последствия вредительства орудовавшей на строительстве шайки врагов народа, приложить всю свою энергию, все свое умение и старание на то, чтобы обеспечить высокое качество работы и построить завод в сроки, установленные партией и правительством.

...Плотники, бетонщики, каменщики, землекопы, штукатуры, печники, соревнуясь между собой, воздвигают один за другим жилые дома, строят заводские цеха.

Растет завод, растут и люди. Стахановцы стройки изо дня в день пополняют свои ряды все новыми энтузиастами, показывающими замечательные образцы высокой производительности труда.

На строительстве всем известны имена стахановцев-каменщиков тт. Зимодро, Давыдулина, Белогурова, Будаева и др., добившихся высоких производственных показателей.

Комсомолец т. Зимодро может служить образцом настойчивости в достижении поставленной перед собой цели. Еще на прежней своей работе в Брянске он был стахановцем. Изъявив согласие поехать в Мурманск на стройку, он заверил партийную и комсомольскую организации, что оправдает их доверие и добьется в своей работе высоких показателей. Свое слово т. Зимодро сдержал. Это ему принадлежит рекорд по кладке кирпичного пола в елочку — 1000% выполнения задания.

За т. Зимодро идет и все его звено, выполняющее нормы в среднем на 500%.

Больших успехов добилась также стахановка Ольга Димова. Переняв от своих старших братьев специальность штукатура, она за какие-нибудь

2—3 месяца работы на строительстве стала известна всем как лучшая стахановка. Ее уменью организовать свое рабочее место, продумать и рационализировать рабочий процесс могут многие поучиться. Своим исключительным трудолюбием она добилась всеобщего уважения среди строителей. Вот почему ее кандидатура, как лучшей стахановки, была представлена рабочим собранием 1-го стройучастка начальнику Главсевморпути на получение значка „Почетный полярник“.

Строительство нуждается в квалифицированных кадрах. Здесь на помощь выступают старые специалисты, с готовностью передающие весь свой опыт многолетней работы. Взять хотя бы стахановца-печника т. Д. А. Барашкова. 32 года т. Барашков работает по печному делу. Он образцово изучил свою специальность, и к нему часто обращаются за советом даже инженеры и техники. Не один десяток людей он уже обучил на строительстве искусству правильной и быстрой кладки кирпича.

У печника т. Барашкова нет секретов для тех, кто хочет освоить печное дело. И в своем социалистическом договоре, заключенном с печниками Никельстроя, он обязался обучить в 1939 году печному делу 100 комсомольцев. Партийная организация Севморпутьзаводстроя рассмотрела заявление т. Барашкова о приеме его кандидатом в ВКП(б) и удовлетворила его просьбу.

На стройке есть много стахановцев, успевших за короткий промежуток времени зарекомендовать себя способными организаторами производства. Они выросли на глазах у своих товарищей.

Таков комсомолец т. Петряев. Приехав на строительство, он работал первое время бригадиром грузчиков на 3-м строительном участке. Тов. Петряев сумел так организовать работу своей бригады, что она стала выполнять нормы на 258%. Как лучший стахановец т. Петряев выдвинут на должность десятника стройучастка. С этой работой он справляется.

Вот еще примеры.

Комсомолец т. Музыка, работая камнебоем, стал известен на строительстве как способный работник, и его выдвинули на должность десятника стройучастка.

Комсомолец т. Пучков выдвинут на должность начальника 2-го стройучастка.

Преданность, исполнительность, изобретательность, способность и смелость в решении производственных вопросов — вот что характеризует стиль работы многих выдвиженцев.

Новые формы организации труда и руководства бригадой принесла с собой молодежь, приехавшая на стройку, влившаяся живой струей в стахановское движение.

Задача сейчас заключается в том, чтобы перевести стахановское движение от индивидуальной стахановской работы на рельсы коллективной организации стахановской работы бригад, смен и участков.

Личная инициатива в этом направлении прибывших на строительство комсомольцев, осуществленная на деле, дала прекрасные результаты. И нужно только, чтобы административно-технические работники стройки поддержали эту инициативу, оказали практическую помощь коллективам, стремящимся стать стахановскими, возглавили стахановское движение, как это требуют от них партия и правительство.

На строительстве завода есть все условия для того, чтобы бригады стали стахановскими, чтобы была обеспечена коллективная организация стахановской работы. Залог этому — прежде всего высокая активность и энтузиазм строителей.

Возьмем хотя бы бригаду плотников т. Тютенкова. Организованная из комсомольцев тт. Аксенова, Алексашкина, Черкасова, Майорова, Тараканова, Ларина, Ширшова, Харитонова, Юдина и Романова, приехавших с завода „Большевик“ г. Вольска по призыву т. Папанина, бригада считается на стройке одной из передовых. А ведь в начале в составе этого коллектива почти совершенно отсутствовали квалифицированные плотники. Стройка сильно нуждалась в плотниках, надо было срочно строить жилые дома для вновь прибывающих. Весь коллектив изъявил согласие обучиться плотничьему ремеслу. Под руководством опытного бригадира т. Тютенкова коллектив, задавшись целью сделать бригаду стахановской, с первых же дней начинает перевыполнять производственные задания, а впоследствии достиг 200–300% выполнения дневной нормы.

В упорном соревновании с бригадой т. Тютенкова хороших показателей добилась и бригада плотников т. Шалагина.

И когда плотники всей стройки пришли на производственное совещание для того, чтобы поделиться опытом своей работы, стахановцы этих двух бригад многое уже могли рассказать своим товарищам по ремеслу. Выступавшие на совещании рассказывали о своих рационализаторских предложениях, о внедрении механизации в производственный процесс, о деталях организации труда, на первый взгляд кажущихся незначительными, однако имеющих огромное значение в поднятии производительности труда. Такие совещания, безусловно, имеют огромнейшее значение в деле передачи отдельными стахановцами и стахановскими коллективами своих достижений всему коллективу строителей. Их следует ввести как систему. К сожалению, руководители строительства не уде-



**Выступление И. Д. Папанина на собрании комсомольцев Севморпутьзаводстроя**

лили этому прекрасному начинанию должного внимания, не обеспечили дальнейшего продвижения его в жизнь.

Руководители строительства должны основательно подумать над тем, как организовать работу, чтобы обеспечить окончание строительства завода в сроки, установленные правительством.

Известно, что на строительстве производственные задания и планы работ до бригад не доводятся. Стахановцы справедливо возмущаются, заявляя, что работать приходится вслепую, что почти никогда им не устанавливают сроков выполнения той или иной работы.

Вопросы планирования производственных работ, снабжения строительным материалом и набора рабочей силы являются на стройке самым узким местом и требуют немедленного разрешения.

Не лучше обстоит дело также с проектами и сметами, которые чуть ли не из месяца в месяц претерпевают изменения, что является серьезным тормозом в строительстве. Новому руководству строительства надо по-большевистски повести борьбу за устранение этих недостатков.

Немало нареканий есть и на жилищно-бытовые условия. Почти во всех вновь выстроенных домах сушилки для просушки спецодежды заняты под жилье. Рабочие, занятые на земляных и бетонных работах, вынуждены просушивать свою спецодежду в жилом помещении, что способствует появлению сырости и ухудшает бытовые условия. Надо положить конец такому бездушному отношению к живому человеку.

Из рук вон плохо обстоит дело с культурным обслуживанием строителей. Строительство клуба тянется уже три с лишним года и в настоящее время пребывает в таком состоянии, что никто не решится сказать, когда же



**И. Д. Папанин на Севморпутьзаводстрое среди стахановцев-плотников бригады т. Шалагина**

клуб будет закончен. Устанавливалось много сроков. Так, в 1938 году руководители стройки обещали закончить клуб к майским торжествам, затем начали ориентировать на Октябрьские дни, но наступил уже 1939 год, а клуб продолжает строиться. Обещания оказались пустыми словами.

Между тем, вопросы культурно-массовой работы на строительстве нуждаются в быстрейшем разрешении. Существующий временный клуб ни по своим размерам, ни по своему оборудованию не в состоянии обслужить весь коллектив и удовлетворить культурные запросы строителей. Красные уголки заняты под конторы и под жилье. Пропагандисты жалуются, что негде даже провести занятия политкружка.

В некоторых общежитиях нет газет, шахмат, нет и шашек, радио неисправно. Жители второй секции 11 дома сангородка говорят, что с тех пор, как они поселились в этом помещении, к ним никто из представителей администрации и общественных организаций не заходил. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации должны серьезное внимание обратить на быт строителей, не отрываться от масс, прислушиваться к их нуждам и запросам.

На стройку приехала молодежь, среди которой имеются сотни физкультурников, прекрасные спортсмены различных видов спорта, музыканты, драмкружковцы, танцоры и т. д. Здесь исключительно богатые возможности для создания творческих коллективов. Нужно только создать соответствующие условия, пригласить для направления творческой инициативы молодежи способных культурных руководителей.

Руководители строительства завода должны уяснить себе, что отсутствие хороших жилищно-бытовых условий, слабая организация культурно-массовой и политической работы среди рабочих являются серьезным тормозом развития стахановского движения.

Ведь факт, что сроки строительства судоремонтного завода, установленные правительством, срываются. Пуск цехов (первая очередь строительства) механического, литейного, кузнечного и котельной был задержан. Все четыре цеха должны были быть сданы в эксплоатацию еще в октябре 1938 года, но к этому времени ни один цех не был готов. И нет гарантий, что строительство объектов второй очереди будет выполнено к установленному сроку. Об этом свидетельствуют факты имевшей место неудовлетворительной подготовки строительства к зиме и к работе в условиях полярной ночи: рабочие не были своевременно обеспечены теплой спецодеждой, не были оборудованы и обогревалки, а стройплощадка 2-го участка не освещена в достаточной степени.

Коллектив строителей Севморпутьзаводстроя заключил социалистический договор с коллективом Никельстроя.

Заботятся ли руководители партийной, профсоюзной и комсомольской организаций о выполнении этого договора, который положен в основу борьбы за переходящее Красное Знамя Главсевморпути?

Все приведенные факты говорят о том, что пока еще плохо заботятся, плохо ведется борьба со всякого рода недостатками, мешающими широкому развертыванию стахановского движения.

Задача заключается сейчас в том, чтобы поднять новый этап стахановского движения, мобилизовать большевиков-хозяйственников, инженеров, техников, десятников, бригадиров и всю массу строителей на коллективную организацию стахановской работы.

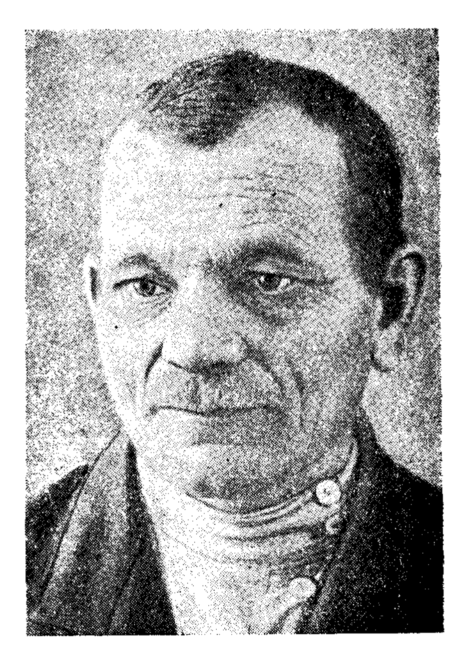
Успешное завершение строительства завода в установленные правительством сроки — вот что требуется от всего коллектива строителей Севморпутьзаводстроя.

---

*Д. БАРАШКОВ*

Стахановец Севморпутьзаводстроя

# ПЕРЕДАЮ СВОЙ ОПЫТ МОЛОДЫМ СТРОИТЕЛЯМ



**Д. А. Барашков, стахановец-печник Севморпутьзаводстроя. Взял обязательство обучить в 1939 году 100 комсомольцев печному делу**

Когда меня спрашивают, каким образом я, не имея специального образования, добился того, что знаю 32 печные конструкции, свободно разбираюсь в чертежах и строю сложные промышленные печи, — я отвечаю: это результат любви к своему делу, результат работы над собой, приобретения технических знаний.

Печному делу я посвятил свою жизнь, начав работать с 11 лет, и работаю по этой специальности вот уже 32 года.

Опыт, которым я располагаю, я приобрел, работая на крупных социалистических стройках. Не раз мне приходилось быть свидетелем того, как вырастали на пустырях новые города.

Вот и сейчас я не могу налюбоваться, глядя на то, как воздвигается огромнейший судоремонтный завод Главсевморпути, вокруг которого уже успели расположиться жилые дома и культурные учреждения, составляющие поселок и два городка.

На это строительство я приехал в 1935 году. Тогда здесь были одни горы, камни, кусты и торфяник. Жилья, за исключением нескольких домов совхоза „Арктика", не было, да и те были переполнены.

Помню, первые дни пришлось укрываться от ветра и дождя под перевернутой вверх дном старой поломанной лодкой, покрытой брезентом. Таково было начало. А через пять месяцев над заливом уже раскинулся береговой поселок.

Много печей мне пришлось тогда выстроить, а еще больше обучить людей печному делу. Ведь нас тогда насчитывалось всего только 4 печника.

Сильно мешали нам в работе пробравшиеся на строительство завода враги народа. Продавшись фашистам, они вредили нам где только могли. Заставляли строить печи, как потом выяснилось, вредительских конструкций и готовили разные другие вредительские акты.

Но подлые замыслы врагов были раскрыты советской разведкой. Немало энергии пришлось нам затратить на борьбу с последствиями вредительства.

Стройка начала разворачиваться все шире и шире. Когда коммунальное строительство было почти закончено, я перешел на строитель-

ство завода и после того, как здесь построил печи „Гофмана“, стал работать на промплощадках.

Много трудностей встало тогда перед нами. В моем распоряжении было 18 человек, из которых только 3 печника, а остальные каменщики. Фасонного кирпича не было, и нам пришлось изготовлять его вручную.

Прежде всего я разбил бригаду на три смены, так как условия рабочего места не позволяли работать одновременно всем вместе. В результате этого фронт работы значительно расширился, и подсобной силы потребовалось вдвое меньше: вместо 24 человек работало только 12, полностью обслуживая все три смены.

Подсобных рабочих я расставил следующим образом: один просеивал шамотный порошок и замачивал его, двое мяли глину и подавали ее и кирпич на леса, а четвертый был подменным, то есть выполнял ту работу, задержка которой могла бы вызвать простой у печников.

Чтобы ускорить подачу кирпича, я применил метод „конвейерной подачи“. Один человек подавал на леса кирпичи, где их принимал другой. Если два человека будут подносить кирпич по стремянкам на носилках, то они перенесут за день 1500 штук, тогда как „конвейерной подачей“ они могут только за один час поднять наверх 1000 штук. Кроме того, брак, который обычно получается при сваливании кирпича с носилок, при „конвейерной подаче“ совершенно устраняется.

Затем мною была рационализирована подача глины. Обычно ее подносят на носилках или же в ящиках. А я устроил подачу — блоком.

Сооружение вышло настолько просто и хитро, что Иван Дмитриевич Папанин, будучи на строительстве, заметил его, подозвал меня и сказал как-то особенно тепло: „Ну, спасибо тебе, товарищ Барашков“. И эти слова были для меня лучшей наградой.

Большое внимание мы обращаем в своей работе на приготовление огнеупорного раствора. Обычно я его приготовляю влажностью в 95%. Если раствор будет меньшей влажности, то печник уже не сможет сделать правильного шва, и вместо нормального шва в 3 мм у него получится шов в 5 и даже 6 мм.

Получив раствор влажностью в 95%, я его делаю на месте еще более влажным. Это, во-первых, ускоряет кладку, потому что можно свободно двигать кирпич во все стороны, и, во-вторых, делает швы более правильными.

Немало внимания уделяю и организации рабочего места. Прежде чем приступить к работе, проверяю, как в дальнейшем я буду двигаться, поудобнее располагаю материал и стараюсь сделать фронт работы как можно шире. Но не всегда рабочее место позволяет расположиться так, как этого ты хочешь. В таких случаях надо употребить всю свою изобретательность на то, чтобы примениться к условиям.

Приведу такой пример. Когда мне пришлось футировать вагранки, я столкнулся с целым рядом неудобств в организации рабочего места. Рабочее место было очень ограничено: 72 см ширины, в то время как высота составляла 18 м.

Я продумал, как получше устроиться, и установил подмосток, который был закреплен на стенке футировки, а люлька была свободна, что дало возможность подавать материал. Подача материала так была налажена, что смогли работать два человека одновременно — один вверху, другой внизу — и работали без простоев.

Благодаря стахановским методам работы, которые наша бригада применяла, нам удалось закончить своевременно строительство промышленных печей, а также досрочно сдать в эксплоатацию вагранки. Таким образом социалистический договор, который был заключен нами с Никельстроем, выполнен.

Работая на производстве, я в то же время выполняю общественную работу. Я депутат Мурманского горсовета. Вел общественную работу во время проведения выборов Союзного и Республиканского Верховных Советов. Кроме того, я еще несу работу народного заседателя в суде.

Постоянная забота, которой окружили трудящихся партия и правительство, вливает в нас все новые и новые силы.

Весь свой опыт, все свое умение строить печи я передаю молодым кадрам, прибывающим на строительство.

Беру на себя обязательство обучить в 1939 году печному делу 100 комсомольцев из числа прибывших сюда по призыву Героя Советского Союза Ивана Дмитриевича Папанина.

У нас на стройке стахановское движение еще как следует не развернуто. Рекорды отдельных стахановцев сами по себе, конечно, говорят о многом. Они показывают неисчерпаемые возможности в улучшении качества и убыстрении темпов работы. Но нам сейчас всеми мерами надо умножать ряды стахановцев и добиться того, чтобы на стройке была прочно поставлена коллективная организация стахановской работы. Тогда и работа будет спориться, и мы скорее выполним задание правительства. Партийная и профсоюзная организации нашего строительства, хозяйственники, инженерно-технические работники должны по-настоящему возглавить стахановское движение.

---



**Северный берег острова Врангеля**

*В. ТЮТЕНКОВ*
Стахановец Севморпутьзаводстроя

# РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ — ПУТЬ К ВЫСОКИМ ПОКАЗАТЕЛЯМ



**В. Г. Тютенков, бригадир стахановской бригады плотников, систематически перевыполняющий нормы**

Плотником-бригадиром на строительстве Севморпутьзаводстроя в Мурманске я работаю около двух лет. Вначале в бригаде у меня было 8 человек, но постепенно она возрастала и сейчас уже состоит из 38 человек.

Наша бригада соревнуется с бригадой плотников т. Шалагина. Взяв на себя обязательства, мы прилагаем всю свою энергию, все свое умение для того, чтобы выйти в этом соревновании на первое место.

Каждый вечер после работы я созываю бригадное совещание, на котором всем коллективом обсуждаем итоги за текущий день, критикуем недостатки и конкретных виновников их, и здесь же даются задания бригаде на следующий день. Такая критика очень помогает бригаде в ее работе—тот, кто стал предметом обсуждения, уже на другой день старается исправиться.

Я ежедневно прихожу на строительство за полчаса до начала работ и беседую с каждым звеном бригады в отдельности. Это имеет большое значение, так как в процессе беседы рабочие выдвигают свои предложения, рационализирующие выполнение того или иного задания.

Моей бригаде пришлось работать большей частью по опалубке. Работа эта для большинства из нас была мало знакома, и пришлось начинать ее самым примитивным способом. Затаскивали щиты по траншеям, устанавливали их там и закрепляли. Но продолжать дальше так работать было нельзя, так как бригада выполняла норму всего на 150% и повысить выработку таким способом не представлялось возможным.

Тогда я применил другой способ установки опалубок. При опалубке небольших траншей, высотой до 70 см, мы стали сбивать короб для внутренней опалубки на стороне и уже готовый короб устанавливали на нужное место. Это сразу же подняло производительность труда на 25%.

Затем я решил поднять производительность труда путем использования верстаков с металлическими планками для сбивки щитов, кото-

рые до тех пор на строительстве не применялись. Применение таких верстаков дало положительные результаты: производительность труда бригады поднялась до 206%, а у отдельных рабочих выработка достигла 300%.

Каждый производственный процесс я стараюсь рационализировать для достижения большего успеха.

Однажды мою бригаду перебросили на устройство защитных настилов на крышах цехов. Работавшие здесь другие бригады с большим трудом вырабатывали норму и вообще брались за нее с неохотой. Я стал думать над тем, как бы поднять производительность труда. Мне пришла мысль ускорить процесс забивки гвоздей, так как эта работа занимает 60% рабочего времени.

Я заметил, что плотники медленно забивают гвозди лишь потому, что берут в руку гвозди в беспорядке и часто вынуждены класть молоток на доски для того, чтобы подготовить гвоздь. Я решил поставить двух квалифицированных плотников на подгонку и крепление досок по краям, а двух менее квалифицированных на забивку гвоздей вдоль досок, причем предложил им набирать в руку гвоздей как можно больше и обязательно шляпками кверху.

Забивка гвоздей после этого пошла очень быстро. Разделение труда соответственно квалификации и специализации на одной операции позволила бригаде выполнять месячное задание на 300%.

Этот же способ я применял и впоследствии, когда бригада была переброшена на постройку каркасных обшивных домов. Эффект получился такой же.

Кроме того, на постройке дома мы механизировали засыпку стен опилками. Сделали простой ворот, с помощью которого поднимали ящик на колесах по стеллажам. В ящик входило 1,1 кубометра смеси опилок с песком. Эта механизация освободила от подноски опилок 5 человек. Впоследствии мы добились от администрации установки транспортера, а ящик на колесах использовали для развозки опилок по чердаку.

Применив механизацию, мы добились выполнения нормы на 524% и, несмотря на то, что приступили к постройке дома на 6 дней позже других бригад, выстроили его на 3 дня раньше всех, при одинаковом количестве людей в бригаде. Наш опыт вскоре был внедрен на всем строительном участке.

Еще бóльших результатов смогла бы добиться наша бригада, в составе которой есть 28 комсомольцев, прибывших на строительство по призыву т. Папанина, если бы не тормозили ее работу различные неполадки.

Взять хотя бы подвозку материала. Планового завоза материала нет. Часто мы получаем недоброкачественный материал или же совершенно не тот, который нам нужен, а бывают случаи, что и совсем его не подвозят. Приходится перебрасывать рабочих на другую работу, во избежание простоев. Этому нужно положить конец.

Большим тормозом в развитии социалистического соревнования и стахановского движения является также отсутствие плана. Приходится работать без определенных заданий, не зная сроков окончания работ. Здесь также необходимо навести порядок.

Подтягивая отстающих, внедряя стахановские методы, наша бригада добилась почетного звания стахановской, и мы надеемся, что это звание удержим до конца строительства завода.

*И. ЗИМОДРО, Я. ДАВЫДУЛИН, И. БЕЛОГУРОВ, А. БУДАЕВ*
Стахановцы Севморпутьзаводстроя

# НАШИ РЕКОРДЫ — НЕ ПРЕДЕЛ

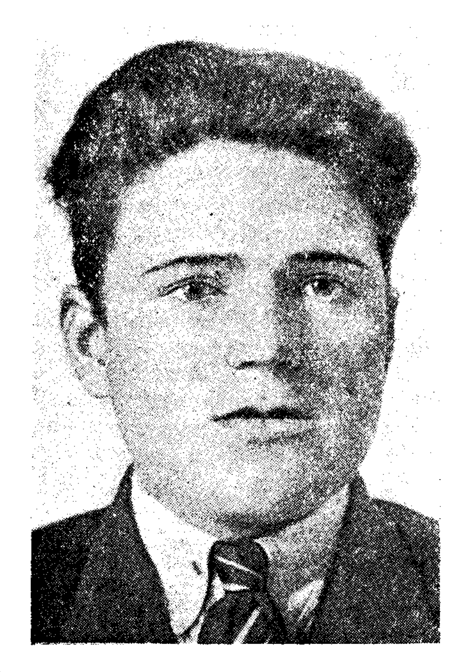
Герой Советского Союза т. Папанин обратился к комсомольцам с призывом итти работать на строительство крупнейшего судоремонтного завода в Мурманске. Узнав об этом, мы с большим воодушевлением изъявили свое согласие быть строителями этой замечательной здравницы арктических кораблей.

Партийная и комсомольская организации устроили прощальный стахановский вечер, на котором нам было дано напутственное слово — работать на строительстве по-стахановски и быть инициаторами стахановского движения. С этим заданием мы и прибыли на строительство в августе 1938 года, твердо решив оправдать оказанное нам доверие.

Сначала нам поручили настилку кирпичных полов в кузнечном цехе. С этой работой мы не были знакомы, но быстро ее освоили. Первый день у нас был учебным, а уже на второй день звено выполнило норму по кладке кирпича „в елочку" на 300%.

Каждый день ознаменовывался все новыми успехами. Кривая выполнения дневной выработки неизменно росла изо дня в день и достигла 749%. А член нашего звена т. Зимодро добился выполнения нормы по кладке кирпича „в елочку" даже на 1000%, установив этим рекорд.

Этих результатов мы добились благодаря тому, что рационализировали метод кладки. Перед тем как приступать к самой кладке кирпича,





**Стахановцы-каменщики Севморпутьзаводстроя. Слева — Я. И. Давыдулин, справа — И. А. Белогуров**





**Стахановцы-каменщики Севморпутьзаводстроя. Слева — А. Е. Будаев, справа — И. М. Зимодро**

мы засыпали песком площадь размером 10×10 м. Затем по двум краям площади, под прямым углом, строго по уровню, выкладывали первую „елочку", и впоследствии нам уже не приходилось часто пользоваться уровнем. Этим мы экономили немало времени.

После того как первая „елочка" была готова, мы принялись за планировку площади, засыпанной песком. На этом заканчивалась подготовительная работа, и мы приступали к непосредственной кладке, которая благодаря такой подготовке шла довольно быстро и легко.

Вскоре с этой работы мы перешли на остекление фонарей механического цеха, так как отсутствие остекления задерживало отделочные работы и пуск всего цеха.

Сначала мы подносили стекло и подавали его наверх. И с этой задачей мы справились неплохо. Один человек быстро освоил работу на подъемнике (машинистов не было), и мы начали выполнять норму на 400%.

После того как стекло было заготовлено, мы приступили непосредственно к остеклению фонарей. Несмотря на то, что и с этой работой мы не были знакомы, освоили ее в короткий срок. После двух учебных дней звено стало выполнять по 2—3 нормы в рабочий день.

Дружная работа, уплотнение рабочего дня, рационализация производственного процесса и правильная расстановка сил — вот что является залогом наших побед.

На остеклении фонарей механического цеха мы расставили свои силы так: один человек производил обмазку рам, другой подбирал и вставлял стекла, третий ставил клямеры, четвертый завершал весь процесс обмазкой по стеклу.

Взятое нами обязательство — застеклить фонари к 6 сентября — мы выполнили. Это был наш подарок к 24-й годовщине МЮДа.

Успехи, которых мы добились здесь на строительстве, не являются для нас пределом.

Рядом с нами работает много других соревнующихся комсомольских бригад, дающих такие же показатели. Это заставляет нас задумываться над тем, как бы нам не пришлось уступить место передовых стахановцев другим бригадам. Но мы постараемся не отстать.

Недавно мы вчетвером были занесены на доску почета имени 20-летия ВЛКСМ и в числе других стахановцев-комсомольцев нас приветствовал Иван Дмитриевич Папанин.

Проявленное к нам внимание обязывает нас еще выше поднять производительность труда в борьбе за переходящее Красное Знамя Главсевморпути и бороться за создание стахановских коллективов.

Для того чтобы быть передовым на производстве, надо изо дня в день повышать свою грамотность, культурный уровень и политически развиваться. Поэтому все мы после работы повышаем свои знания и занимаемся общественной работой. Двое из нашего звена — тт. Зимодро и Будаев — работают пропагандистами в комсомольской сети. Тов. Давыдулин учится в вечерней общеобразовательной школе, а т. Белогуров занимается на курсах токарей.

Мы горды и счастливы, что являемся участниками строительства одного из крупнейших предприятий по освоению Советской Арктики.

---

*И. ГОЛЕНКО*

Бригадир стахановской бригады землекопов III стройучастка Севморпутьзаводстроя

## ОПРАВДАЕМ ОКАЗАННОЕ НАМ ДОВЕРИЕ

В нашей бригаде работает 12 человек, все комсомольцы, прибывшие на строительство по призыву Героя Советского Союза И. Д. Папанина. В бригаде—10 украинцев из Полтавской области.

Среди нас были комсомольцы различных специальностей. Однако, как только мы приехали на строительство, все изъявили согласие объединиться в одну бригаду; на строительстве был острый недостаток в землекопах, и мы решили стать на земляные работы.

Для того чтобы поднять производительность труда, мы прежде обратили внимание на инструмент, с которым нам пришлось работать.

Так, например, мы считаем, что работать лопатой со стандартным черенком не каждому удобно: соответственно росту человека нужен соответствующей длины и черенок. Поэтому, когда бригада получила лопаты, каждый из нас сделал себе черенок на свой вкус. Чтобы удобнее было держать лопату и чтобы меньше мозолить руки, мы приделали к концу черенка крестовинку. К штыковым лопатам приделали кронштейны; опираясь на последние, можно загнать лопату в землю гораздо глубже.

Затем мы завели на каждого человека по 2—3 лопаты с разными размерами черенков и по одной совковой лопате; это дало возможность пользоваться той или иной лопатой в зависимости от условий работы: так, если приходится работать в глубокой яме, то берешь лопату с длинным черенком, и наоборот.

Благодаря всем этим изменениям, которые мы проделали над своим рабочим инструментом, бригада сразу же подняла производительность труда и стала выполнять нормы на 300—400%.



Стахановец И. И. Голенко, бригадир бригады землекопов Севморпутьзаводстроя

Большое внимание мы уделяем также производственной дисциплине в бригаде. Очень хорошо помогает нам в этом отношении наша бригадная стенная газета, которая выходит у нас почти каждый день.

Редактором стенгазеты мы избрали т. Шапошникова, лучшего стахановца бригады. Комсоргом бригады избран т. Черногоров, тоже один из лучших стахановцев. Меня избрали в члены комитета комсомола третьего строительного участка.

Общественная работа членов нашей бригады направлена на выполнение бригадой производственных заданий, на организацию социалистического соревнования и культурного досуга.

Наша бригада соревнуется с бригадой такелажников т. Божко. В этом соревновании мы могли бы достигнуть более высоких показателей. Больное место в нашей работе — отсутствие сроков выполнения задания, в результате чего, выходя на работу, мы не знаем конкретного производственного плана на данный день.

Кроме того, бригада часто перебрасывается с одного объекта на другой. А бывает и так, что приходится изо дня в день менять смену; не зная, в какой смене будем работать на следующий день, мы не можем правильно организовать свой труд и отдых.

Руководство строительства должно выправить этот основной недостаток. Планы строительных работ с конкретными сроками исполнения необходимо доводить до каждой бригады, до каждого рабочего.

Члены нашей бригады уверены, что, несмотря ни на какие препоны, мы будем крепко держать в своих руках высокое звание стахановской бригады и добьемся еще более высоких производственных показателей.

Комсомольской организации, пославшей нас сюда на строительство, не придется краснеть за нашу работу.

Мы поддерживаем тесную связь с товарищами по своей прежней работе. И нас особенно радует, когда мы получаем известия, что комсомольская организация, в которой мы состояли раньше, знает о стахановской работе своих воспитанников. Это еще больше поднимает наш дух, и мы приложим все силы к тому, чтобы получить право рапортовать Ивану Дмитриевичу Папанину о наших производственных достижениях, чтобы закончить строительство завода в сроки, установленные партией и правительством.

*О. ДИМОВА*
Стахановка Севморпутьзаводстроя

# МОЙ МЕТОД РАБОТЫ

Первое мое знакомство со штукатурным делом началось еще с детства, когда я наблюдала за работой моих старших братьев-штукатуров. Однако много еще прошло времени, пока мне самой разрешили приступить к штукатурной работе.

Зато, начав работать, я довольно быстро освоила эту специальность, переняв от своих братьев всю их технику и многолетний опыт. А научиться у них было чему. Да и не только у них, вся наша семья, последовав еще в 1935 году замечательному почину Алексея Стаханова, включилась в стахановское движение и была известна среди штукатуров Кировской, Калининской и Западной железных дорог.

Поработав некоторое время подсобным рабочим, я затем сдала экзамен на штукатура 4-го разряда и механизатора штукатурной машины „Петраль".

Приехав на строительство Севморпутьзаводстроя, я добилась повышения до 5-го разряда.

Моя норма выработки здесь равняется в среднем 400% дневного задания.

Как я добилась этого?

Всю штукатурную работу, за исключением набрызгов на потолок, я выполняю по цитовскому методу, причем на своем рабочем месте работаю обычно одна.

Придя на работу, я прежде всего просматриваю рабочее место и делю его на две части с таким расчетом: когда я работаю на одном месте, на другом мне заготавливают материал. Этим я достигаю большого уплотнения рабочего дня.

В моем распоряжении имеется полный комплект инвентаря, который я расставляю так, чтобы одно другому не мешало и чтобы не тратилось время на хождение за материалом.

Набрызг произвожу с „сокола" простым русским способом. Но для того, чтобы сэкономить время при набирании раствора на сокол, пользуюсь двухлитровым ковшом.

Срезку набрызга делаю полутерком, размеры которого 1,5 м длины и 12 см ширины.

Грунт и накрывочный слой наношу на потолок при помощи так называемого „крокодила" (доска размером 28×45 см с поперечными шпонками, предохраняющими плоскость от изгиба). Отделку произвожу обыкновенной теркой, размеры которой 12×15 см.

Набрызг и накрывку на стены произвожу из двухлитрового цитовского ковша. Грунт делаю тоже из цитовского ковша, но емкостью в 1 л, так как приготовленный для грунта раствор значительно тяжелее, чем для накрывки и набрызга. Для набрасывания раствора применяю финскую кельму, которая очень удобна в работе; ею значительно легче научиться набрасывать раствор, нежели ковшом. Размеры финской кельмы 28×35 см, она похожа своей формой на русскую лопатку, только ручка у нее загнута на полотно. Разравнивание произвожу полутерком, чем достигается правильная поверхность стен.

Обработку ребристых поверхностей, как, например, откосов, пилястр, колонн и балок, делаю без навески правилий. Для этого я использую




**Стахановцы Севморпутьзаводстроя. Слева—мозаичник А. А. Богданов, справа—штукатур О. М. Димова**

тот же самый полутерок. Если мне надо сделать, например, пилястру, я набрасываю вертикально полоску раствора шириною приблизительно в 7 см, как можно ближе к усенку и притираю полутерок, одновременно привешивая его и оставляя нужный зазор для раствора, после чего другую сторону оштукатуриваю. Таким способом я обрабатываю все ребристые поверхности, благодаря чему производительность моего труда повышается.

Тягу карнизов делаю простым шаблоном. Разделку углов делаю одновременно с тягой карниза специальной машинкой. Сделана эта машинка из отдельных деревянных планок, концы которых окованы железом. Для того чтобы получить нужный профиль, планки скрепляются между собой в зависимости от формы и размера каждого излома в отдельности. Планки должны быть продольные, длина их от 20 см и более, концы срезаны под углом 40°.

Все эти приспособления и такой метод работы значительно облегчили мой труд и в то же время дали мне возможность поднять производительность труда. Останавливаться на достигнутом я, конечно, не собираюсь и надеюсь, что в дальнейшем мне удастся еще лучше организовать свой труд, добиться более высоких показателей в выполнении норм.

К этому меня обязывает сейчас звание члена Ленинского комсомола, в ряды которого я недавно вступила здесь на стройке, осуществив свою давнишнюю мечту.

*В. СОКОЛОВ*

# КАК МЫ ВЫВЕЛИ СТАНЦИЮ НА ПЕРВОЕ МЕСТО

**(Остров Котельный)**

## I

Впервые полярная станция на острове Котельном была организована в связи с проведением II Международного полярного года.

В это время в море Лаптевых не было ни одного судна, которое могло бы перебросить груз новой полярной станции на остров Котельный. Организатор строительства станции — Якутский гидро-метеорологический институт — вынужден был остановиться на сложном, но единственно возможном способе заброски людей и грузов при помощи собачьих упряжек и оленей.

В навигацию 1932 года „Сибиряков“ во время своего исторического сквозного рейса перебросил грузы станции из Тикси на мыс Шалаурова. Отсюда весной следующего года метеоролог Дудкин, четверо каюров-националов и я, возглавлявший экспедицию, с помощью двух собачьих упряжек и каравана оленей перебросили на северный берег Котельного минимально необходимый груз, проделав при этом путь в 4500 км.

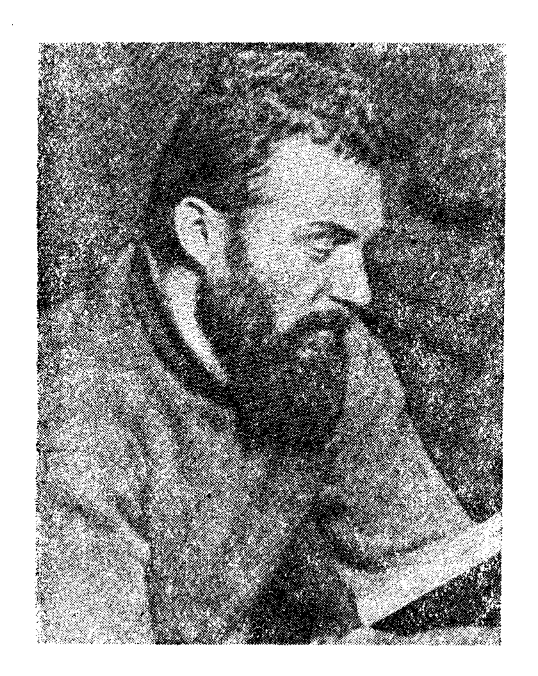
Мы пришли на совершенно голый берег, где не было даже промышленных станов. Немедленно же наладили гидро-метеорологические наблюдения и приступили к строительству из плавника. К осени у нас уже были рубленый дом, пристроенная к дому якутская юрта и баня.

Из-за тяжелых условий организации станции наши запасы были очень ограничены, поэтому штат на зиму пришлось сократить до двух человек и отослать всех каюров на материк.

Необычные условия зимовки — штат в два человека и отсутствие радиосвязи — все же не помешали нам выполнить все работы, предусмотренные программой. Но в апреле 1934 года, когда абсолютно все продовольствие было израсходовано, станцию пришлось законсервировать и с пришедшими за нами каюрами выйти на материк.

Весной 1935 года руководство Главсевморпути, в ведение которого перешла станция, решило работу на Котельном возобновить, но в более широком масштабе. Восемь зимовщиков, из которых начальник станции, метеоролог и каюр были участниками первой зимовки, должны были провести новое строительство, организовать рацию, гидрометеорологические и геодезические работы.

Штат был утвержден очень поздно, поэтому во время сборов была большая спешка, что привело к ряду ляпсусов. Например, радиослужба все наше оборудование заслала в Мурманск вместо Архангельска; наша





**Слева — радиотехник А. П. Бабич, справа — начальник станции В. И. Соколов**

продовольственная разнарядка оказалась почему-то Арктикснабом аннулированной, а продовольствие для Котельного не расфасовано; пожарная охрана запретила погрузку горючего на предоставленную в наше распоряжение шхуну „Ленсовет"; невыход на работу одного из работников Арктикснаба лишил нас возможности получить оружие и боеприпасы. Наконец, во время погрузки стало ясно, что „Ленсовет" не может вместить значительного количества наших грузов. Пришлось оставить половину стройматериалов, весь фураж и скот, за исключением одной свиньи.

На Диксоне мы получили горючее, оружие и боеприпасы.

20 августа мы были уже на Котельном. Полярная станция и все оставленное в 1934 году имущество оказались в сохранности.

Быстро разгрузив „Ленсовет" и подняв груз к станции, мы в первые же дни построили хлев и склад. Новый дом нам должен был доставить из Тикси вторым рейсом „Ленсовет". Но время шло, а „Ленсовета" все не было. Возникло серьезное опасение — остаться на зимовку без жилья, так как имевшиеся постройки не могли удовлетворить возросшую зимовку. Обилие плавника привело к решению о постройке дома из местных материалов. Использовав прекрасную погоду, сплавили необходимый лес и энергично взялись за строительство. Кроме нашего штатного строителя Селезнева, хорошо владел топором метеоролог Дудкин, и наш дом рос как „на дрожжах".

20 сентября пришла шхуна „Темп", заменившая в этом рейсе „Ленсовет", и мы получили новый дом. В середине октября в него уже вселились, а к 7 ноября закончили дом из плавника.

К декабрю закончили монтаж оборудования, можно было приступить к пуску нашей рации. Но здесь мы столкнулись с безобразнейшим фактом, повлиявшим на всю нашу зимовку: серная кислота, полу-




Слева — метеоролог Н. Н. Дудкин, справа — каюр Н. Н. Горохов

ченная в Архангельском отделении Арктикснаба, оказалась ... соляной. Беду усугубили радист Чугреев и механик Лукомский, которые не обнаружили этой ошибки и залили соляной кислотой аккумуляторы. Последние, конечно, выбыли из строя.

Я решил ехать на собаках на полярную станцию Шалаурово, где надеялся получить помощь. Предстоял путь в 600 км в самое суровое время года. Целый месяц ушел на подготовку к выезду.

12 января 1936 года мы с каюром Лепчиковым тронулись в путь. Темнота полярной ночи ограничивала наши переходы, мы делали по 30 км в день. На одном из станов мы приняли на свои нарты груз песцовых шкурок, и всю дорогу до Шалаурова пришлось проделать пешком. Большие трудности нам встретились в проливе Санникова, где пришлось расчищать дорогу от тяжелых торосов.

Только 4 февраля мы добрались до Шалаурова, потеряв в пути несколько собак. На Шалаурове нас встретили радушно. Очень загруженный своей основной работой, радиотехник Листов все же нашел время, чтобы изготовить для нас кустарный передатчик.

Выезд в обратный путь задержался из-за отсутствия собачьего корма. Его не было ни на Шалаурове, ни в Ляховском ПОСе, и каюру Лепчикову пришлось ехать за кормом на материк за 250 км. В пути он заболел и вернулся лишь в начале марта. Больной Лепчиков остался на Шалаурове, я же, наняв нового каюра, Горохова, смог, наконец, тронуться на Котельный, получив с Шалаурова все минимально необходимое для пуска рации: передатчик, кислоту и аккумуляторы.

К концу марта мы вернулись на Котельный, где зимовщики уже потеряли надежду на наше возвращение.





**Слева — геодезист В. И. Авгевич, справа — строитель Г. С. Селезнев**

На собрании зимовщиков я сделал доклад о стахановском движении, охватившем всю нашу необъятную страну. Коллектив постановил активно включиться в стахановское движение, и все приняли индивидуальные обязательства.

Вновь приступили к пуску рации. Но вскоре выяснилось, что у мотора, заряжающего аккумуляторы, плохо смонтирован выхлоп, и зарядку пришлось перенести на другой мотор. Но и второй мотор проработал недолго. После того как без памяти упал угоревший от выхлопных газов механик, обнаружился возмутительный факт: механик Лукомский уронил в выхлопную трубу зубило, закрывшее весь просвет, и заряжал аккумуляторы, не вынув его оттуда. Зарядка была сорвана.

Дальнейшая „деятельность“ Лукомского привела к непоправимой аварии динамомашины, после чего он заявил, что работать механиком не может. Еще раз наши усилия пустить рацию лопнули по вине человека, посланного на полярную станцию старшим механиком, а на деле оказавшегося шарлатаном, лжеспециалистом.

Пытались мы использовать машину „РМ-2“, запуская ее посредством ручного привода, но она себя не оправдала.

Горько было сознавать, что радиосвязь мы не можем наладить. Приближалась навигация, а обслуживание ее было под угрозой полного срыва.

Ближайшая полярная станция — Кигилях — находится в 500 км от Котельного. Для поездки туда за помощью потребовалось бы взять с собой всех собак и обречь геодезические работы на срыв, т. е. к одному срыву присовокупить еще и второй. Я решил итти туда один с четырьмя

собаками, а для геодезической партии Авгевича оставить остальных шесть собак.

15 мая вышел в путь.

Наступила весна, снег стал рыхлый, на льду образовались трещины. Все же через 12 дней я был уже на станции Кигилях. Оттуда немедленно молнировал в Москву о положении станции. Пришло решение о посылке на Котельный механика Камышева. Вместе с ним мы 2 июня пустились в обратный путь.

Весна была исключительно ранняя. С первого же дня нам пришлось брести по воде, с большим трудом выбираясь для ночлега на берег. Наши нарты, не рассчитанные на дополнительную нагрузку, постоянно ломались.

Иногда приходилось проводить без сна по $1^1/_2$ суток, при самой напряженной работе.

Вскоре после нашего возвращения на станцию один из моторов был исправлен и аккумуляторы заряжены. Мы думали, что теперь уже все в порядке и через день-другой связь будет налажена. Но нас ожидал новый удар, новое разочарование. Вскоре выяснилось, что радист Чугреев совершенно не подготовлен к выполнению обязанностей старшего радиотехника и даже не может принять телеграмму. В довершение всего оказалось, что полученный им из Тикси от диспетчера Шашина передатчик „Норд-К" к эксплоатации не пригоден. Будучи в Тикси целый месяц, Чугреев не удосужился проверить принимаемый передатчик.

В третий раз пропали даром все наши усилия наладить связь.

Неполадки со связью отвлекали много внимания, но все же гидрометеорологические и геодезические работы шли своим чередом. Вели также и строительство: покрыли дома толем, перестроили дом первой зимовки.

По обрывкам телеграмм, с трудом принимавшихся Чугреевым, можно было судить, что навигация проходит в тяжелых условиях.

Пришлось готовить станцию ко второй зимовке без расчета на приход судна.

В конце сентября, в самый разгар работ по отеплению зданий и заготовке плавника пришло долгожданное судно. Это был „Темп". Мы решили, что нашим невзгодам пришел конец и на судне идет смена механику и радисту. Но капитан „Темпа" В. К. Жуков заявил, что никаких зимовщиков для станции на борту судна нет и что он имеет предписание руководства поставить станцию на консервацию, а всех зимовщиков вывезти на материк. Это нас ошеломило. Уйти со станции после годовой напряженной работы, уйти с позором по вине двух негодных работников — это было невозможно! Ведь мы успешно провели строительство, заготовили на новую зиму топливо, корм для собак, выполнили самую трудоемкую часть геодезических работ! Нам нужна была лишь радиосвязь, чтобы станция стала полноценной. Таково было мнение лучших зимовщиков.

Капитан Жуков, выехав с представителями команды на берег и осмотрев станцию, решил, что она, за исключением радиорубки, находится в прекрасном состоянии и нужно сделать все возможное, чтобы сохранить этот крайний северо-восточный форпост моря Лаптевых.

Непременное условие сохранения станции — это установление радиосвязи. Опытный судовой радист „Темпа" А. П. Бабич, видя безвыходное положение станции, без колебания решил остаться на зимовке

и наладить связь. На общем собрании каждый зимовщик высказывался, желает ли он выехать на материк или остаться на второй год. Шесть человек дали свое согласие продолжать работу.

Молнией послали руководству ходатайство об оставлении зимовки. Через день пришел ответ: „Станцию сохранить, негодных зимовщиков вывезти".

Капитан Жуков передал нам свою судовую рацию, продовольствие и спецодежду. Последняя уже была роздана команде, и мы были тронуты до глубины души, увидев, как матросы без капли сожаления отдают свои рукавицы, валенки и одежду.

После вечера спайки, прошедшего в исключительно теплой и дружеской обстановке, мы с темповцами расстались. „Темп" ушел 29 сентября, когда уже образовывался молодой лед, ушел без радиостанции, продовольствия и спецодежды, с риском зазимовать, но с сознанием, что, вместо того чтобы закрыть с таким трудом организованную станцию, он дал ей возможность жить.

Через день после ухода „Темпа" т. Бабич установил связь со всеми станциями моря Лаптевых. Котельный перестал быть немым!

## II

Радиосвязь в корне изменила нашу жизнь, внесла новый смысл в работу, ввела в курс жизни нашей родины и зарубежных новостей. Бабич ежедневно принимал обширные сводки ТАСС, мы слушали открытие VIII Съезда Советов и незабываемый доклад товарища Сталина о новой Конституции.

Аккуратно передавались метеосводки. Зимовщики после годового перерыва связались со своими семьями.

Жизнь стала совершенно иной. Закипела общественная работа. Регулярно выпускалась хорошо оформленная стенгазета, в которой принимали участие и местные промышленники. Работали кружки по самообразованию и изучению Конституции. Зимой много внимания приходилось уделять хозяйственным работам — заготовке льда и дров. За все три года мы получили только 10 т каменного угля, и поэтому всем зимовщикам пришлось много потрудиться для обеспечения станции топливом. Это давало хорошую физическую зарядку.

В конце мая 1937 года мы узнали об открытии полярной станции „Северный полюс". Это известие наполнило нас гордостью за мощь и силу нашей социалистической родины и подняло нашу энергию. Мы решили взять на себя стахановское обязательство по постройке дома из плавника для новой смены, предполагавшейся в составе 13 человек, которую существующие постройки не могли бы удовлетворить. Все нужные бревна мы сплавили в один день, несмотря на мешавший сплаву лед и значительное расстояние (10—12 км). Через 3 недели упорной работы мы рапортовали Полярному управлению о выполнении принятого обязательства.

Остаток лета был посвящен подготовке станции к передаче новой смене, но в конце сентября стало очевидно, что смены не будет — она дрейфовала во льдах моря Лаптевых. После двухлетней работы выехать на материк мы могли, лишь законсервировав станцию.

Радист Бабич, каюр Горохов, моторист „Темпа" Бем и я решили остаться на третью зимовку. „Темп" привез нам продовольствие, и мы расстались с уезжавшими товарищами.

Можно было предполагать, что нам предстоит однообразная размеренная жизнь, наполненная хозяйственными делами и работой по специальности. Но обстоятельства сложились таким образом, что наша станция в третий год своей работы сыграла особую роль.

В конце января 1938 года мы узнали об организации авиаэкспедиции для снятия людей с дрейфующего каравана судов „Садко“, „Седова“ и „Малыгина“. Роль нашей станции в обслуживании предполагавшихся полетов должна была особенно возрасти в связи с закрытием целого ряда станций в море Лаптевых (Кигилях, „Комсомольской Правды“, Встречный, бухта Прончищевой). Из-за отсутствия на станции авиабензина, она первоначально должна была нести работу лишь вспомогательного характера. Все же, чтобы гарантировать себя от случайностей, мы принялись за выпечку впрок хлеба. Наша маленькая прогоревшая духовка непрерывным потоком пропускала через себя хлеб, и за день нам удавалось испечь до 35 кг. В это время станция была похожа на хлебозавод. К середине марта мы приготовили около 700 кг печеного хлеба.

15 марта 1938 года станцию посетил первый самолет. Это был разведочный самолет „Н-177“ экспедиции Героя Советского Союза т. Алексеева. Экипаж самолета мы встретили с большой радостью.

С 20 марта началось обслуживание экспедиции т. Алексеева сводками о погоде. Сводки шли каждые три часа, перед вылетом самолета — через час, а во время нахождения самолета в воздухе — через каждые полчаса. 3 апреля рано утром три воздушных корабля, участвовавшие в полюсной экспедиции, снялись из Тикси и пошли на караван „Садко“. Взяв на караване пассажиров, самолеты отправились в обратный путь. Но в это время и Тикси и Шалаурово закрылись низкой облачностью. Уже будучи в воздухе, самолеты сообщили, что идут на Котельный, просили разложить посадочный знак, приготовить костер и бочки для подогрева масла.

Первым на аэродром станции опустился самолет „Н-170“ Героя Советского Союза т. Головина, затем „Н-171“ летчика-орденоносца т. Орлова и наконец „Н-172“ Героя Советского Союза т. Алексеева. 43 человека гостей наполнили станцию веселым гулом. Размещаться всем пришлось на полу, так как нар у нас еще не было. Запасенный нами хлеб весьма пригодился. Через два дня самолеты вылетели в Тикси.

Предполагая, что и в следующие перелеты наша станция может быть использована как промежуточная база, мы занялись устройством нар. Досок у нас не было, поэтому мы готовили плахи из плавника. Гвозди добывали из старых ящиков.

В следующие перелеты мы были свидетелями исключительного мастерства и спокойной отваги наших полярных летчиков. Так, 18 апреля тт. Алексеев и Головин, имея по сорок с лишним пассажиров каждый, совершили блестящую посадку на лагуну станции в сильнейшую пургу, когда в нескольких шагах не было видно человека. 24 апреля т. Орлов в тяжелых метеорологических условиях доставил пассажиров в Тикси и, несмотря на ухудшившуюся обстановку, немедленно вылетел обратно на Котельный, идя временами бреющим полетом. 26 апреля Алексеев и Головин, имея вновь по сорок с лишним пассажиров, сумели благополучно совершить посадку на Котельном в условиях густого тумана.

Вторую и третью партию пассажиров мы встретили во всеоружии. Использовав максимально все наши помещения, мы сумели дать кров 150 человекам одновременно. 110 человек жило на станции шесть суток.

28 апреля самолеты окончательно покинули станцию, взяв курс на Тикси. Долго по радио звучали прощальные приветствия. Мы вновь остались одни. На следующий день мы получили телеграмму:

„Котельный, Соколову, Бабичу, Бему. Личный состав авиаотряда выражает глубокую признательность за казавшийся невозможным прием и размещение при крайне ограниченных возможностях полуторасотенной массы людей. Мы видим в вас подлинных борцов за освоение Советского Севера, скромно, без шумихи делающих великое дело".

Мы были взволнованы и обрадованы этой телеграммой—первым официальным признанием наших успехов.

Лето 1938 года прошло в работе по обслуживанию судов и перелетов. Станция служила базой для разведочных полетов самолета „Н-238" летчика Купчина; дважды приняли самолет „Н-207" Героя Советского Союза т. Головина; в нашем же районе совершал многочисленные полеты самолет т. Козлова.

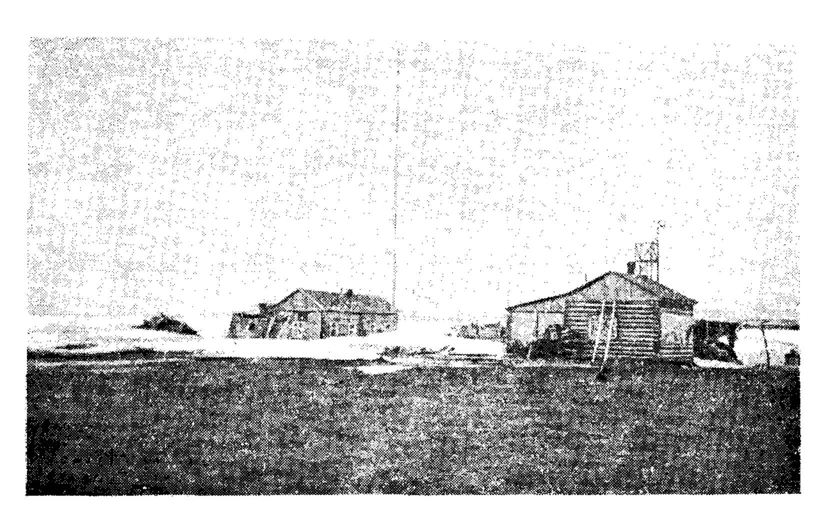
В начале сентября из Тикси уходили на запад последние суда. Прибытие смены все оттягивалось, и у нас была неприятная перспектива зимнего пути через всю Якутию. Узнав, что на Котельный дня через два прибудет „Садко", я просил распоряжения т. Алексеева о посылке самолета в Тикси за новой сменой, чтобы этим ускорить передачу станции и иметь возможность уехать на „Садко".

Велико же было наше недоумение, когда мы получили радиограмму от вылетевшего за зимовщиками т. Купчина: „Зимовщики вышли „Темпом", лететь не изъявили желания".

„Садко" не ждал. Рисковать же всем троим застрять до зимнего пути не было никакого смысла. Я решил остаться на станции один, Бабич и Бем сели на уходящий „Садко". Полученные за зиму навыки в радиоработе очень пригодились. Я смог передавать метеосводки, не прерывая связи до прибытия смены. Сдав станцию и сев на стоявший поблизости „Моссовет", я впоследствии смог догнать своих товарищей по зимовке.

Весь наш коллектив возвратился в Москву и получил блестящую оценку своей работы.

---



**Общий вид полярной станции „Котельный"**

## III

Кто же лучшие зимовщики острова Котельного, выдвинувшие станцию на первое место? Это прежде всего радиотехник Александр Павлович Бабич. Уже само решение т. Бабича остаться в критический момент на станции и этим спасти ее от консервации говорит о многом. Энтузиаст своего дела, он болел душой за радиосвязь и, несмотря на наличие лишь „москитного“ рейдового передатчика в 20 ватт, сумел бесперебойно обслужить связью все нужды станции, навигации и перелетов. Давая пеленги самолетам экспедиции т. Алексеева, он помогал им ориентироваться в тяжелых условиях туманов и штормов.

Тов. Бабич никогда не ограничивался работой, предусмотренной расписанием; сверх плана он целый год держал регулярную связь с мысом Челюскина, что значительно ускорило прохождение нашей корреспонденции. Когда возникали затруднения со связью материка с судами, он оказывал последним помощь; держал связь с дрейфующим караваном „Садко“. К 1 августа годовая программа по связи была выполнена на 150%. В начале 1938 года т. Бабич тяжело заболел, но, несмотря на возможность вылететь самолетом на материк, остался на станции и работал, несмотря на болезнь.

Последний год мы почти целиком проработали без каюра, его обязанности взял на себя т. Бабич. Исключительно добросовестно относясь к делу, он не только сохранил порученную ему упряжку, но и воспитал еще десять молодых ездовых собак. Все время пребывания на станции т. Бабич был профоргом, поборником за дисциплинированную культурную зимовку. Он так поставил дело информации, что зимовка всегда хорошо знала о всех событиях, как будто получала ежедневно газеты.

Наша станция вправе гордиться выполненными геодезическими работами. Геодезист Витольд Иванович Авгевич вел инструментальную съемку острова, не имея ни одного постоянного рабочего. В первый год работы станции, когда все собаки были отвлечены для поездок на Шалаурово и Кигилях, он строил тригонометрические знаки, подвозя стройматериалы вручную, на себе. Не раз ему приходилось поднимать тяжелый плавник на гору на плечах, так как нарты по голому камню втащить было невозможно. Авгевич всегда находил выход из тяжелого положения. Нет мяса для корма собак—Авгевич везет с собой муку и корыто и варит собакам похлебку, что требует большой затраты сил, так как после похода вместо отдыха—варка корма. Но все же выход найден, работа выполняется.

Авгевич находил возможность работать даже в периоды вскрытия моря и лагун, когда образовавшиеся широкие забереги и трещины делали путь почти непроходимым. Пользуясь одновременно и нартами и якутской лодкой, он все эти препятствия преодолевал, и работа не прекращалась. В результате Авгевичем инструментально снято в масштабе 1:50000 – 475 км береговой части островов Котельного и Бельковского. Конфигурация северной половины Котельного резко изменилась, выявлены прекрасная бухта, названная бухтой „Темпа“, и обширный залив, получивший наименование залива „Стахановцев Арктики“. В 1937 году в бухту вошло первое судно—„Темп“, а в сентябре 1938 года здесь шесть суток отстаивался пароход „Моссовет“.

Гидрографическое управление, приняв работу Авгевича, признало ее одной из лучших—и по качеству, и по количеству—из всех, представляемых полярными станциями.

Отлично выполнялась Авгевичем не только своя производственная работа. С такой же добросовестностью он работал над стенгазетой, руководил кружком самообразования, был всегда впереди и в повседневных хозяйственных работах.

Метеоролог станции Николай Павлович Дудкин сочетал в себе ряд качеств, весьма ценных в условиях зимовки. Его навыки в плотничных работах дали возможность широко провести строительство из плавника. Он же вместе со строителем Селезневым был инициатором и основным выполнителем стахановского обязательства по постройке дома для новой смены.

Станция не имела завоза свежего мяса, без него достаточно питательный и вкусный стол обеспечить было невозможно. И здесь мы вышли из положения, использовав местные ресурсы. Тов. Дудкин—лучший охотник станции—совершал вместе с каюром Гороховым длительные, дальние выезды на охоту, иногда за 100—120 км от станции, и обычно возвращался с богатой добычей. Сочное, вкусное мясо дикого оленя было нашим лучшим блюдом.

Все гидрометеорологические работы первых двух лет выполнялись почти целиком одним Дудкиным и получили хорошую оценку.

Строитель станции Григорий Семенович Селезнев был мастером на все руки. Он рубил дома, клал печи, ковал хомуты для радиомачт, выполнял, когда это было нужно, слесарную работу, чинил обувь. Из-за тяжелых условий завоза мы были лишены мебели, за исключением кроватей. Но т. Селезнев быстро помог беде: в первую же зиму в своей столярной мастерской он изготовил три письменных стола, три книжных шкафа, буфет, полный комплект стульев и другую мебель; причем делал все это хорошо и добротно. Временами Селезнев заменял повара и кормил сотрудников как настоящий кулинар.

Механик Бем попал на станцию уже на четвертом году своего пребывания в Арктике и добросовестным отношением к делу обеспечил ответственную работу рации зимой и летом 1938 года. Он вынес на своих плечах большую нагрузку во время подготовки к приему экспедиции т. Алексеева и пассажиров каравана „Садко".

Много помог успешной работе станции своим многолетним опытом и отличным знанием местных условий наш каюр-национал т. Горохов. Во время экспедиционных работ он всегда вносил массу рационализаторских предложений, облегчавших и ускорявших работу. Когда была острая нужда в гвоздях и аккумуляторах, Горохов на собаках доставил все необходимое с острова Большого Ляховского.

Сознание, что многочисленные трудности, встретившиеся за три года работы на Котельном, преодолены и упорная борьба за честь своей станции не пропала даром, приносит нам большое моральное удовлетворение. Сотрудники станции Котельный получили благодарность от руководства Главсевморпути и готовы в дальнейшем отдать все силы освоению Советской Арктики.

---

*А. ПОЛИКАШИН*

# СЧАСТЛИВЫЙ БЕРЕГ[1]

Над Уэленом ослепительно светило апрельское солнце. В полдень на станцию примчались две нарты науканских эскимосов. Едва отряхнувшись от снега, приезжие, не раздеваясь, вошли в мою комнату и почти в один голос возбужденно заговорили:

— Начальник, надо помогать! Наукан, пятнадцать охотников ветер на льду унес в море! Этки (плохо)!.. Камак (смерть) скоро!.. Надо помогать!

Из их сбивчивого рассказа выяснилась волнующая история: пятнадцать охотников-эскимосов при ясной и тихой погоде промышляли нерпу у входа в Берингов пролив. Внезапно поднялся крепкий зюйд. Охотники быстро прекратили промысел, тронулись обратно, но было уже поздно. Ветром и попутным течением припай оторвало от берега и раскололо сразу в нескольких местах. Охотники оказались отрезанными от берега на разных льдинах группами в семь, четыре, два и два человека.

Лед потянуло в широкое горло пролива — туда, где синели просторы Чукотского моря.

— Люди легко одеты, кав-кав уйна (хлеба нет)!—повторяли эскимосы.—Надо помогать! Утку (здесь) самолеты варкен (есть)!.. — подсказали они.

— Самолеты мачна (можно)! — ответил я и посоветовал эскимосам немедленно возвращаться в Наукан, чтобы приготовить небольшие узлы с одеждой, которые удобно будет сбросить с самолетов.

Эскимосы стрелой понеслись на нартах обратно.

Забыв про обед, все зимовщики высыпали на занесенный снегом лед лагуны, где стояли самолеты Каминского и Богданова. Наполнив баки самолетов горячей водой, мы несколько раз дружно тянули амортизаторы, чтобы разбудить остывший мотор.

Летчики пытливо оглядывали потемневшее небо. Мрачно. Облачность не выше 150 метров. Морозный ветер дул со скоростью 12—15 метров в секунду. До потемок оставалось часа три. Надо было спешить с разведкой.

Наконец, заревел мотор самолета Богданова, тронулись лыжи, плавно закачались плоскости. Самолет оторвался от льда, спиралью облетел наш маленький поселок и ушел в туман.

В этот день зимовщики обедали по-двое, по-трое, остальные свободные от вахт наблюдали с берега за горизонтом, отыскивая силуэт машины.

Самолет вернулся через полтора часа. Пилот вышел озабоченный. Он обшарил большой район льдов и ничего не нашел.

Ночь была беспокойной.

Мы готовили сухари, чай, сахар, папиросы, спички, спальные меховые мешки, палатки, бидоны с керосином и примуса. Приготовили также кирки, железные лопаты и записки на русском и эскимосском языках с указанием, как нужно подготовить поверхность льдин на случай посадки на них самолета.

---

[1] Событие, описанное в этом очерке бывшим начальником полярной станции Уэлен лен А. Поликашиным, относится к 1936 году и является действительным фактом.

Летчики встали рано. Погода была нелетной, но все мы знали, что там, на гонимых в открытое море льдинах, дрожа от холода, в бессонной тревоге ждали эскимосы помощи. Откладывать полеты было нельзя.

Вылетели сразу обе машины.

На высоте в 100 метров бесконечными рваными холстами полз туман. Машины шли низко. На воздушных ухабах их бросало вниз, едва не ударяя о торосы. Берег быстро скрылся из глаз. Внизу расстилались нескончаемые разорванные льды.

Летчикам надо было напряженно следить за ходом самолетов и внимательно всматриваться в ледяные поля, отыскивая затерявшихся где-то людей.

В таком напряжении прошел час — и снова бесплодно. Вернувшиеся машины опустились на лагуне.

— Мотор не выключать!

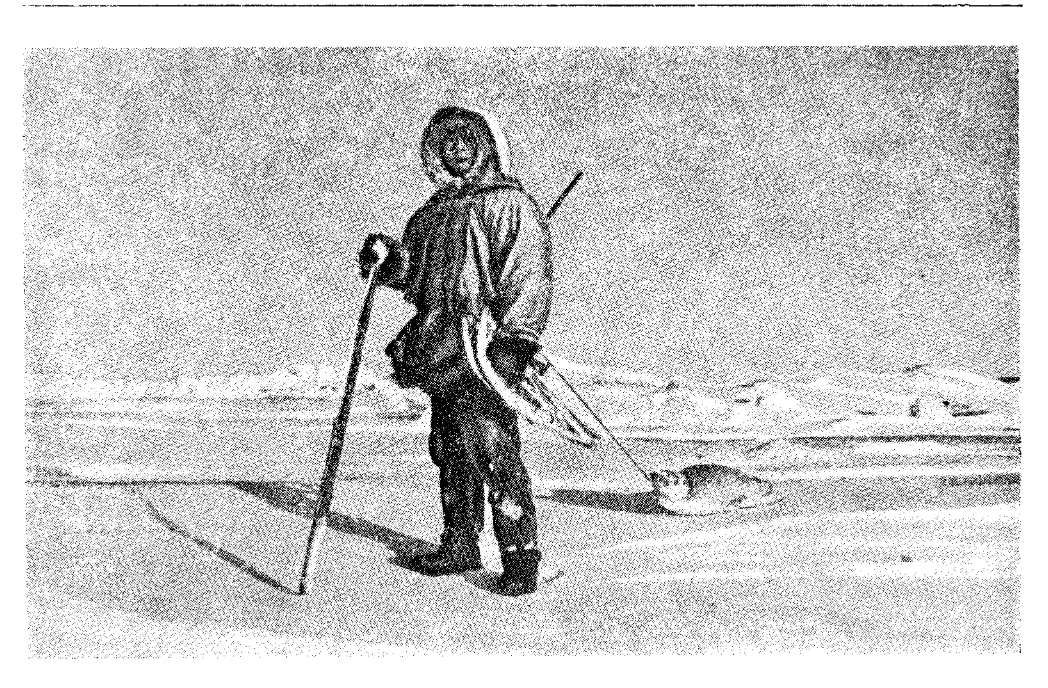
Летчиков тесно обступили зимовщики, уэленцы, приехавшие из Наукана эскимосы.

— Нет, не нашли!

Молчание. Но люди не расходятся, ожидая нового решения, не сводя глаз с летчиков. На них вся надежда.

Короткое совещание летчиков с зимовщиками. И самолеты снова над морем.

На этот раз вернулись с радостной вестью. Найдены три группы охотников: два, три и восемь человек! Видимо, люди успели перегруппироваться. Двое не обнаружены. Льдины оказались торосистые, посадка на них невозможна. Удачно сброшены узлы с теплой одеждой, обувью, продуктами.



С охоты

Ночью станция гудела, как встревоженный улей. Собирали и увязывали новые „посылки“, вновь прибывающим эскимосам и чукчам рассказывали о результатах поисков.

На другой день удалось отыскать и остальных двух охотников, они остались на небольшой льдине. Сброшены были дополнительные посылки, главным образом кукули (спальные меховые мешки).

От Наукана льдины с людьми унесло уже больше чем на 100 километров. Сейчас они дрейфовали в 80 километрах от Уэлена.

Теперь „дорожка“ к этим льдинам была „протоптана“, контуры их хорошо запомнились. Самолеты шли к ним прямым курсом. Группе в восемь человек Каминский взялся сбросить горючее, кирки, палатку. Богданов обслуживал две группы.

* * *

Беседуя с эскимосами, мы поняли, что у них зародились сомнения, все ли охотники целы и есть ли надежда выбраться к берегу. Очевидно, эскимосы не вполне верили нашим сообщениям о полетах.

Что ж делать?

Прошлой ночью приезжали еще две группы эскимосов и тоже вели разговоры вполголоса...

Выход был только один — посадить на самолет хоть одного эскимоса. Пусть убедится он.

Председатель колхоза Аёик — авторитетный человек среди науканцев. Ему лет пятьдесят, но он кажется моложе, всегда веселый, неунывающий.

— Ну, что ж, летим, Аёик?

— Мачна (можно)! — крикнул улыбающийся предколхоза, который словно ожидал такого предложения.

Ревущие машины описали круг над Уэленом и легли на курс.

Почти два часа мы ждали их, не отрывая глаз от биноклей. Нас мучили сомнения: выдержат ли моторы, не ударятся ли о торосы, найдут ли обратную дорогу?..

Наконец самолеты опять на льду лагуны.

Эскимосы окружили их с еще бóльшим нетерпением.

Пилоты и бортмеханики бодро смеются. Льдины с охотниками нашли где-то километрах в ста тридцати от Уэлена. Первым разглядел их Аёик. Он вскочил, выбив головой верхнее стекло в низенькой кабине, и под бешеный рев пропеллера закричал землякам:

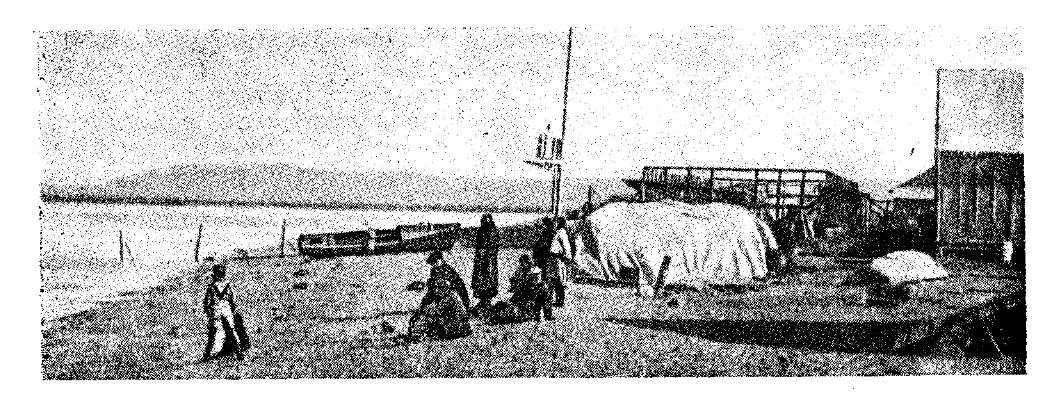
— Тумгытум!.. Самолеты варкен (товарищи, самолеты есть)!..

Внизу его, конечно, не слышали. Но вернулся он с полной верой в чудесную советскую авиацию. Он никогда не забудет, как самолеты кружили над льдами и сбрасывали эскимосам драгоценные узлы с продовольствием, примусами, палатками, теплой одеждой...

Летчик Каминский приспособил к этим узлам ситцевые платки в виде парашютов, иначе бидоны с керосином могли разбиться.

Рассказ Аёика был встречен радостными восклицаниями эскимосов.

Полет обеих машин в тот же день был повторен. Теперь эскимосы и чукчи были спокойны. Их товарищи могут жить на льдах много дней, у них есть все необходимое. Не беда, что самолет не мог подобрать охотников, — слишком малы были льдины. Не сегодня-завтра ветер изменит свое направление и прижмет льды к берегу.



**Поселок Анадырь** Фото М. Теплякова

Еще сутки течением и ветром гнало льды с охотниками на северо-запад. Потом ветер стих, а вскоре возник чистый норд и медленно стал прижимать лед к скалистому берегу Чукотки, против селения Чегтун.

Опытные ходоки по льду, охотники-эскимосы быстро добрались до берега и отсюда на нартах примчались в Уэлен, доставив на станцию бо́льшую часть сброшенного им имущества.

От яркого весеннего солнца у всех пленников ледяного моря заболели глаза. Пришлось наделить их специальными очками.

Перед отъездом они по-своему просто, почти равнодушно рассказали о пережитом. Некоторые из них в первые же часы дрейфа попали в воду и согревались только быстрыми движениями. Двое суток оставались они в легких меховых рубашках с полотняными камлейками, устроив себе шалаши изо льда.

— Мокрые на льду, — сказал охотник Ыкына, — мы совсем ослабли. Я собирался свою одежду отдать другому, а с собой что-нибудь сделать, чтобы так не жить...

— Когда мы увидели с моря сопки Уэлена, — добавил Нунигнилян,— мы мечтали о самолетах... И на другой день они показались над нами! Мы запрыгали, как дети, сбросили с себя камлейки, замахали руками, шапками, боялись, что нас сверху не разглядят.

Мучила их жажда, так как морскую воду пить нельзя. Но вскоре они нашли выход: набьют снегом кожаную рукавичку и — подмышку, на голое тело. Так натаивали каждый себе по несколько глотков воды. Выпьет — и опять снег в рукавичку... А тут вдруг и примуса, и керосин, и консервы — целый магазин на льдинах!..

Все пятнадцать эскимосов вернулись в родной Наукан как раз накануне первомайского праздника. Они рассказали своим родным и соседям о советских самолетах, которые без промедления принеслись к ним на помощь.

* * *

Дня через четыре мы приехали в селение Наукан и провели там собрание. Почти все селение собралось в школу.

Самая большая классная комната была битком набита одетыми в меха людьми.

Первым выступал председатель нацсовета т. Утоик.

— Товарищи! Мы боялись, что погибнут наши люди. Старшие помнят о гибели наших охотников в прежнее время. Наши товарищи тоже погибли бы, если бы им не помогли советские летчики, полярная станция и райисполком. Через день нашим товарищам бросили с самолетов одежду, пищу, и все охотники спаслись, и все здоровы. На том берегу, в Аляске, так еще никогда не делали...

— Когда людей унесло, — рассказывал другой оратор, — шаманы толкали нас обратиться за помощью к американцам. Но мы их не послушали. Вызвать Ляпидевского и Водопьянова — предлагали некоторые. Каково же было наше изумление, когда в мрачную погоду, среди льдов, бедствующих охотников отыскали и полностью выручили рядовые советские летчики! А ведь в такую погоду мы не ходим даже на охоту...

— Товарищи,—добавил один из выступавших. — Много денег стоят вещи, которые нам на лед сбрасывали самолеты. Но с нас не спрашивают за них ни копейки. Советская власть — для всех народов родная власть. Летчики сами могли погибнуть, но они долетели к нам и приказ выполнили по-геройски. Мы никогда не забудем их, товарищи!

С собрания не расходились до поздней ночи, вызывая „пострадавших“ выступать по несколько раз.

— Мы знаем, — говорили науканцы,—что на оторванных льдах у Аляски каждый год гибнут эскимосы. А о них в Америке никто не побеспокоится, даже в газете не напишут. Только у нас, в Советском Союзе, правительство не щадит никаких средств, чтобы спасти трудящихся людей. А ведь Аляска напротив нас, за восемьдесят километров. Два берега друг против друга. Но там берег буржуазии, а наш берег — советский, счастливый берег! Да здравствует товарищ Сталин!



**На охоту** Фото Д. Дебабова

Л. ПОБЛОДЗИНСКИЙ

# НА МЫСЕ СТЕРЛЕГОВА

В зимовку 1937/38 года на полярной станции мыс Стерлегова работало 6 человек: старший по зимовке, он же старший радиотехник (Поблодзинский); фельдшер, он же парторг (Лаврентьев); старший механик (Бедняков); старший гидрометеоролог (Фарутин); младший гидрометеоролог (Горяченков) и повар-служитель (Баринова). Товарищи Фарутин и Горяченков зимовали первый год, а остальные проводили повторную зимовку. С 15 февраля Лаврентьев перешел в штат геологической экспедиции ГГУ, также зимовавшей на Стерлегове.

В сентябре работа была напряженная, мы обслуживали и навигацию и подготавливали хозяйство к наступлению полярной ночи.

22 сентября поднялся сильный шторм, лед угнало в море, бухта очистилась. Стоявший на якоре моторный катер штормом выбросило на берег. 26 сентября пришел и стал на рейде пароход «Унжа» с грузами для станции. На другой же день начали его разгружать, но усилившийся вскоре прибой заставил нас прекратить выгрузку, и «Унжа» отошла к островам Рингнеса. Бухту начало снова забивать крупно- и мелкобитым льдом, который угрожал разбить выброшенный штормом катер. При помощи ворота катер был отодвинут дальше на берег, но уже с повреждениями правого борта, с поломанными лопастями винта и погнутым рулем.

«Унжа» снова смогла приступить к разгрузке только 3 октября. На следующий день прибой опять усилился, и выгрузка происходила с большим трудом. Последний кунгас, на котором был погружен скот для геологической экспедиции, разбило, и часть скота погибла. Не закончив разгрузки, «Унжа» вынуждена была уйти, так как в бухте появились уже шуга и молодой лед.

Станция осталась недоснабженной: кроме четырех свиней и одного быка, никакого продовольствия она не получила. Геологическая экспедиция выделила нам часть своего продовольствия.

Корма для скота было мало, поэтому его пришлось быстро заколоть. Последних двух свиней закололи 20 декабря.

В середине октября закончили заготовку угля и дров на всю полярную ночь. Уголь пришлось взрывать аммоналом, так как он сильно смерзся и не поддавался ударам кирки и лопаты.

С наступлением полярного дня открыпку угля совсем прекратили, так как его занесли большие сугробы. Пришлось в ближайших бухтах заготавливать плавник и доставлять его на собаках. Этой работой занимался механик Бедняков.

Заготовкой снега-воды и топлива для кухни занимались все зимовщики по очереди.

При вскрытии рек пробовали проводить рыбную ловлю, но результаты были плохие, пришлось от этого промысла отказаться. Рыбу получали с Усть-Таймыра, где она была в изобилии.

На оленя и морзверя охотились в пределах станции; за год убито 3 оленя и 6 нерп. В июне прилетели птицы, и мы схотились на них, разнообразя свое питание.

Два раза в месяц мы топили баню, мыли полы и производили генеральную уборку помещений. С наступлением светлого времени очистили территорию станции от мусора; привели в порядок склады; чердаки домов, складов и скотника очистили от снега.

В полярную ночь развернулась политучеба, начали работать кружки самообразования (радиооператоров и метеорологов), читались лекции по международному положению. В течение всего года регулярно выходила стенгазета «Норд», в которой освещалась вся наша работа. Критика и самокритика помогли нам в исправлении ошибок и упущений. Ежедневно слушали по радио последние известия и диксоновскую газету.

Вечерами, после работы и учебы, все зимовщики читали художественную литературу; совместно с коллективом экспедиции Горного управления проводили культурно-массовую работу.

Полярная ночь прошла незаметно, все чувствовали себя превосходно.

* * *

Радиостанция оба года работала исправно. По расписанию связь с островом Диксона осуществлялась дуплексом. Во время навигации связь с рациями поддерживалась радиусом в 500 км. Обслуживание самолетов и судов велось бесперебойно.

В навигацию 1937 года нового оборудования радиостанция не получила и никаких переделок в ней не производили.

В июле наладили связь с радиостанцией геологической экспедиции, выехавшей на полевые работы.

Новой смене радиостанция сдана в хорошем рабочем состоянии.

С силовым хозяйством станции пришлось много поработать, чтобы наладить бесперебойную работу батарей и



**Общий вид полярной станции мыс Стерлегова**

двигателей. Отрицательно сказывается на работе отсутствие зарядного щита.

За зимовку были подготовлены к пуску два ветродвигателя: один роторный, который оказался неудобен в регулировке и был снят, второй пропеллерный, двухлопастный, типа «Д-5». Но отсутствие опорного подшипника в пяте и буферной батареи не позволило пользоваться и этим ветродвигателем. Он проработал всего сто пятьдесят часов, после чего мы убедились, что равномерного хода без этих деталей достигнуть нельзя, и он был также разобран.

По гидрометеорологии работа проводилась по программе станции II разряда: четыре срока наблюдений в сутки, занесение наблюдений в книжки и в основные месячные таблицы, обработка двух самописцев — барографа и термографа, также с занесением в таблицы. В зимние месяцы был значительный простой самописцев, обусловленный снежными заносами.

По вине старшего гидрометеоролога т. Фарутина был один пропуск наблюдения (17 февраля 1938 года).

В октябре 1937 года установлен электрический анемометр — прибор для определения силы ветра, благодаря которому облегчалась работа в полярную ночь.

За 11 месяцев работы представлены в Арктический институт 11 книжек основных метеонаблюдений, 2 годовых комплекта основных месячных таблиц и обработанные ленты самописцев, также с двумя годовыми комплектами ежечасных данных самопишущих приборов.

Снегомерная съемка по треугольнику проводилась в течение всего года ежедекадно.

Специальных гидрологических работ в широком масштабе не проводилось (программа станции II разряда на это не рассчитана). Производились только визуальные прибрежные гидрологические наблюдения за количеством льда и толщиной его, а также наблюдения за температурой поверхности моря.

Зимой наблюдения за толщиной льда и температурой воды проводились раз в декаду, а с наступлением летнего периода — ежедневно, и ледовые сводки передавались на Диксон.

В международный аэрологический месяц (июль 1938 года) было выпущено 7 шаров-пилотов. Полученные результаты были обработаны и переданы в бюро погоды острова Диксона. Плохие метеорологические условия не позволили провести более обширную работу. Тормозило проведение аэрологических наблюдений также отсутствие необходимого оборудования — водородного шланга для наполнения шаров-пилотов, разновесов для их взвешивания и т. д. Все это сказывалось также на качестве наблюдений.

Станция очень плохо была снабжена необходимыми метеорологическими приборами; например, имелся всего один самописец-термограф, который проработал уже несколько лет, и если бы он вышел из строя, то заменить его было бы нечем. Не лучше обстояло дело и с термометрами. Последний максимальный термометр имел пределы +80° и —10°, так что при температурах ниже —10° наблюдения температуры отсутствовали.

Будка для самописцев была сделана так, что при незначительных низовых метелях ее и все находящиеся в ней самопишущие приборы сильно забивало снегом.

Летом 1938 года мы отремонтировали и покрасили будку для самописцев и психрометрическую будку.

* * *

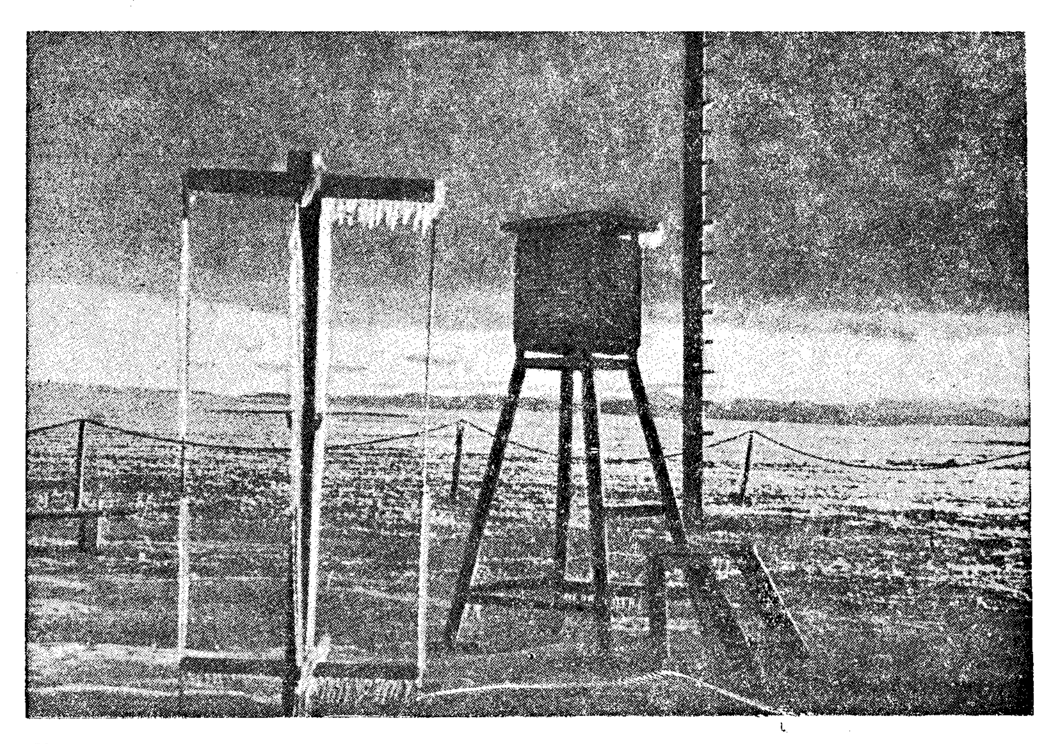
Все зимовщики работали дружно, организованно.

Особенно нужно отметить механика Г. М. Беднякова.

За время зимовки на полярной станции мыс Стерлегова (1936—1938) т. Бедняков показал себя хорошим производственником: он отремонтировал на станции все часы, механизмы метеоприборов, хозяйственный инвентарь, сконструировал два ветродвигателя, усовершенствовал жиклер мотора «Л-3», что дало экономию горючего в 2 раза против нормы. Кроме того, т. Бедняков взял на себя уход за собаками и упряжью и эту работу выполнил отлично. В свободное время он охотой добывал корм собакам и разнообразил стол зимовщиков.

Тов. Бедняков повышал свой технический и культурно-политический уровень, посещая кружок истории партии и кружок радиооператоров. В марте 1938 года он уже мог заменять радиотехника, неся самостоятельную вахту по передаче метео.

Хорошо и четко работал также метеоролог П. Г. Горяченков. В течение года он не имел ни одного опоздания по метеонаблюдениям. Тов. Горяченков был профоргом станции и с этой работой справился хорошо.



**Метеостанция на мысе Шмидта после сильного гололеда**

Фото Б. Карандзей

*Г. ГОРЯЧЕНКОВ*

# КАК НЕ НАДО СНАБЖАТЬ ЗИМОВКИ

На 1938/39 год мы остались на мысе Стерлегова зимовать втроем: старший по зимовке, он же радиотехник—Стащенко, гидрометеоролог Горяченков и повар Лукьянов.

Постановление Совнаркома СССР об учреждении переходящих Красных Знамен, значка «Почетный полярник» и «Похвальных грамот» вдохновляет нас работать еще лучше. Станция включилась в соцсоревнование и вызвала полярную станцию на острове Русском. Взятые на себя обязательства мы постараемся выполнить с честью.

Вместе с тем мы хотим поставить на страницах нашего журнала вопрос о снабжении зимовок. Для нормальной работы полярных станций необходимо наладить правильный завоз на станции оборудования, продовольствия, обмундирования и пр.

В 1937 и 1938 годах был очень плохо организован завоз снабжения. Виноваты в этом Управление полярных станций, Архангельский полярный отдел и Арктикснаб. Например, для полярной станции мыс Стерлегова был занаряжен ветродвигатель, но пароход «Пушкин» доставил сюда только дом для ветряка и строителей, а самого ветряка так и не завезли. Спрашивается: зачем же тогда посылать строителей и дом? Ведь это связано с лишними расходами. Начальник Полярного отдела в Архангельске Беркутенко даже заявил одному сотруднику полярной станции, что ветряк уже погружен на пароход, в то время, когда он еще не прибыл в Архангельск.

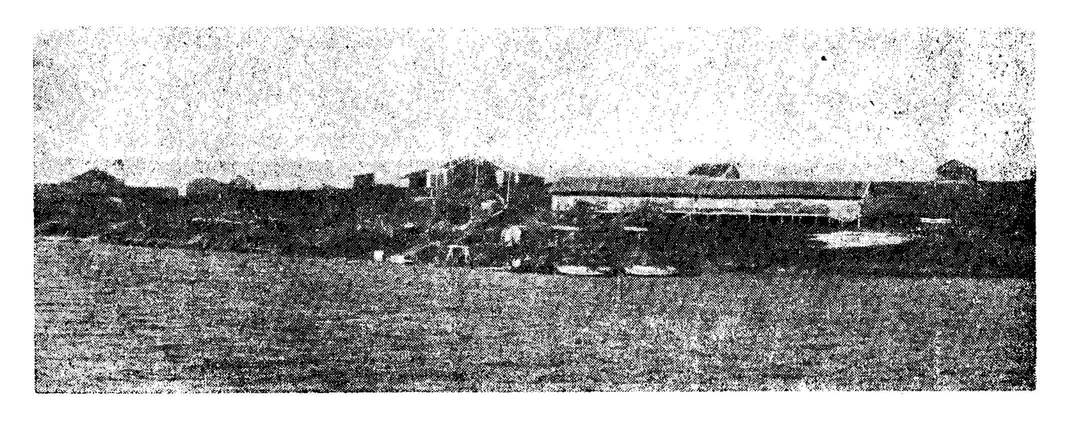
В 1937 году мы сообщили, что нам надо завезти в 1938 году, но работники оперативного отдела УПС не приняли этого во внимание и прислали нам много лишнего: например, радиоаппаратуры, отрубей, кирпича, глины, песка, которых на станции имеется столько, что она может поделиться этим с другими станциями. При получении медикаментов мы обнаружили, что целый ящик занимали мазь Вилькинсона и капли датского короля, во втором ящике оказались бинты и 100 щеток для мытья рук, а людей на станции всего три человека.

Для имеющихся на станции 10 собак совершенно не заслали мяса, и мы их вынуждены были кормить продуктами из запаса, рассчитанного только на людской состав. Свежих овощей для зимовщиков совсем не привезли. Получены нами четыре ящика картофеля, который оказался чуть ли не двухлетней давности, сильно проросший. Из обмундирования прислано только четыре полушубка на человека трехметрового роста и четыре пары валенок, также на ногу «великанов».

До сих пор в Управлении полярных станций нет настоящего учета потребности каждой станции. Тратятся лишние средства на провоз ненужного груза, зря загружается транспорт.

На нашей станции в этом году получилось недоразумение и со штатами: на время навигации к нам решено посылать второго гидрометеоролога. В этом году второй гидрометеоролог (т. Морозов) прибыл уже в конце навигации, пробыл на станции всего три дня, и его пришлось отправлять обратно. Расходы, связанные с его приездом, не оправданы.

С такими недопустимыми явлениями нужно решительно бороться.



**Остров Диксона** — Фото Л. Корнеева

Я. ВОЛЬСКИЙ-ВАРИЕС

# БРАТЬЯ ЛАПТЕВЫ

I

С именем лейтенантов Дмитрия и Харитона Лаптевых связаны работы в районе между Енисеем и Колымой, которые проводились третьим и четвертым отрядами Великой Северной экспедиции. Работы этих двух отрядов, на которых мы и остановим внимание нашего читателя, начинаются в 1735 году на построенных в Якутске судах: дуппель-шлюпке «Якутск» и палубном двухмачтовом боте «Иркутск».

Двухмачтовая дуппель-шлюпка «Якутск», длиною в 21 метр, под командой лейтенанта Василия Прончищева 25 августа вышла в море через Быковскую протоку Ленской дельты и взяла курс на запад, имея задание пройти к устью Енисея.

Через два дня еще в районе многочисленных островов, образованных разветвлениями речной дельты, встретилось большое количество льда, что заставило судно в своем дальнейшем движении все время придерживаться береговой черты. Из-за наступивших холодов и неблагоприятных ледовых условий Прончищев уже 10 сентября был вынужден стать на зимовку, войдя в устье реки Оленека.

Позднее вскрытие реки и невзломанный лед в море в следующем, 1736 году очень долго не позволяют отряду продолжать свое дальнейшее плавание. Только 14 августа «Якутск» покидает место своей зимовки и по прибрежной полосе направляется к западу. 16 августа судно проходит устье реки Анабара и пытается подняться к северу, лавируя между встречными льдами. На протяжении всего пути производится опись береговой черты, а в районе Анабарской губы — большие промерные работы. В своем дальнейшем, весьма трудном движении во льдах к северу Прончищев достигает того, что никому другому до него не удавалось. Он дошел до широты 77°30′. До похода Норденшельда в 1878 году это являлось предельной широтой для плавания судов подобного типа.

Оказавшись в густом тумане, при весьма плотном скоплении льда, между крупнобитыми образованиями которого были лишь узкие лабиринты разводий, Прончищев отказывается от дальнейшего продвижения на север и 31 августа ложится на обратный курс. Только 5 сентября крепкий северный ветер, оказавшийся попутным, ускоряет движение судна, и оно вскоре оказывается возле входа в Хатангский залив, путь к которому, однако, преграждается невзломанным льдом.

Тогда Прончищев решает направиться к месту своей прошлогодней зимовки в устье Оленека. 8 сентября «Якутск» доходит до Оленека, но войти в его устье также не может из-за скопившегося льда. Вскоре жизнь экипажа омрачается смертью их отважного капитана, который из-за обострения болезни, обнаруженной еще в самом начале навигации, умирает 10 сентября. Через несколько дней умирает и его жена — Мария Прончищева, которая вместе с ним делила все тягости полярного путешествия и являлась первой женщиной в истории, участвовавшей в арктической экспедиции. После шестидневных усилий, 14 сентября судно наконец входит в устье Оленека, к месту своей прошлогодней зимовки. Похоронив Прончищевых в одной могиле на высоком берегу Тулумского мыса и отдав должное своему смелому капитану, экипаж начал деятельно готовиться ко второй зимовке.

В конце июня следующего года штурман Семен Челюскин, вступивший в исполнение обязанностей капитана, вывел судно с зимовки и благополучно привел его в Якутск. На место Василия Прончищева командиром «Якутска» Адмиралтейств-коллегией назначается лейтенант Харитон Прокофьевич Лаптев.

Этими работами ограничивается первый этап деятельности четвертого отряда Великой Северной экспедиции.

Третьим отрядом экспедиции, который начал свои работы одновременно с четвертым, руководил лейтенант Петр Ласиниус. На своем двухмачтовом палубном боте «Иркутск», длиною в 60 футов, он должен был пройти из Лены на Кам-

чатку и своими работами охватить всю северо-восточную часть Азиатского материка. Первым этапом работы намечался участок между Леной и Колымой. Однако плавание Ласиниуса было настолько неудачным, что он смог выполнить лишь небольшую часть своего первого этапа.

20 августа 1735 года «Иркутск» вышел из дельты Лены и направился на Восток. Через четыре дня судно оказалось окруженным туманом, появился сплоченный лед, продвижение в котором было весьма затруднительным. Через несколько дней условия плавания еще более ухудшились, и капитану судна пришлось искать убежища. Оказавшись 29 августа возле устья реки Хараулах, Ласиниус решает войти в него и стать там на зимовку, где были найдены заброшенные якутские юрты. Рядом с ними Ласиниус распорядился построить вместительное помещение, в котором смогли расположиться 50 человек экипажа. Рассчитывая на долгое путешествие и мало надеясь на пополнение запасов свежим продовольствием, Ласиниус сильно сокращает паек, чем обостряет и без того неблагоприятные условия зимовки. Вскоре, с наступлением полярной ночи и жестоких холодов, началось повальное заболевание цынгой всех без исключения членов команды. Появляются случаи смерти, унесшие в могилу более трех четвертей экипажа судна. Одной из первых жертв своей излишней предусмотрительности оказался и сам Ласиниус. В течение четырех месяцев от жестокой болезни ушло в могилу сорок два человека.

К весне осталось в живых всего лишь 9 человек—подштурман Ртищев, 7 матросов и священник. Для оказания помощи пострадавшим командор Беринг отправляет штурмана Щербинина, после прибытия которого оставшиеся в живых переезжают в Якутск.

Новым командиром «Иркутска» на место Ласиниуса Беринг назначает лейтенанта Дмитрия Лаптева, который со своей командой и прибывает на покинутый пострадавшими палубный бот.

Дмитрий Яковлевич Лаптев был одним из наиболее опытных моряков. В 1718 году он поступает на службу гардемарином вместе со своим двоюродным братом Харитоном, с которым в 1721 году и производится в мичманы. Затем он плавает в Балтийском море на различных военных судах и скоро выдвигается как способный моряк, получая самостоятельное командование кораблями. В 1725 году он командует небольшим кораблем «Фаворитка», который плавает в Финском заливе. Через два года он назначается капитаном фрегата «Св. Яков», а еще через год поддерживает сообщение между Любеком и Кронштадтом на небольшом пакетботе. В 1730 году Дмитрий Лаптев перебрасывается в северный флот и плавает на фрегате «Россия» под командой капитана Барша.

В 1734 году Дмитрий Лаптев, в то время уже лейтенант майорского ранга, направляется в Великую Северную экспедицию в качестве ближайшего помощника Беринга.

Весной 1736 года Дмитрий Лаптев формирует в Якутске свой отряд, в который первым помощником входит лейтенант Плаутинг, плававший впоследствии с капитаном Чириковым к берегам Америки. Вскоре, как только вскрылась Лена, отряд Дмитрия Лаптева отправляется на легких лодках и досчаниках к устью этой великой сибирской реки и, выйдя из него, направляется к востоку. Однако встретившиеся льды заставляют оставить досчаники с провизией и снаряжением у выхода в море Быковской протоки. Дальнейший путь Дмитрий Лаптев продолжает на легких лодках к устью реки Хараулах, где находился бот «Иркутск», покинутый последними девятью оставшимися в живых членами команды Ласиниуса.

Вступив на борт палубного бота в конце июня, новый его экипаж приступил к подготовке своего первого похода, намереваясь продолжить попытку Ласиниуса проникнуть к устью Колымы и далее в Тихий океан. Закончив подготовку и получив возможность выйти с места трагической зимовки, «Иркутск» 11 июня выходит в море и прежде всего направляется в Быковскую протоку для погрузки на борт продуктов и снаряжения, оставленного там на досчаниках.

Закончив погрузку 22 августа, «Иркутск» снова выходит в море и, придерживаясь береговой черты, пытается как можно скорее пройти мыс Борхая и Святой Нос. Лед в море попрежнему оставался тяжелым. На третий день судно оказалось со всех сторон зажатым и в таком состоянии, потеряв всякую возможность управления, начало двигаться под влиянием дрейфа. Так, зажатое в ледяных тисках, судно носилось по морю до 26 августа, пока наконец в районе мыса Борхая не смогло освободиться из плена.

Не надеясь на улучшение ледовой обстановки, Д. Лаптев совместно со всеми своими помощниками решает возвращаться обратно и приходит к выводу, что дальнейшее движение на восток вообще невозможно.

Повернув в обратный путь, Дмитрий Лаптев через несколько дней оказался вновь у Ленской дельты и, поднявшись по Лене до впадающей в нее небольшой речки, несколько выше Булуна, решил остановиться на зимовку в пяти сооруженных юртах. Цынга не заставила долго ждать своего появления у новых пришельцев необитаемой Арктики. Цын-

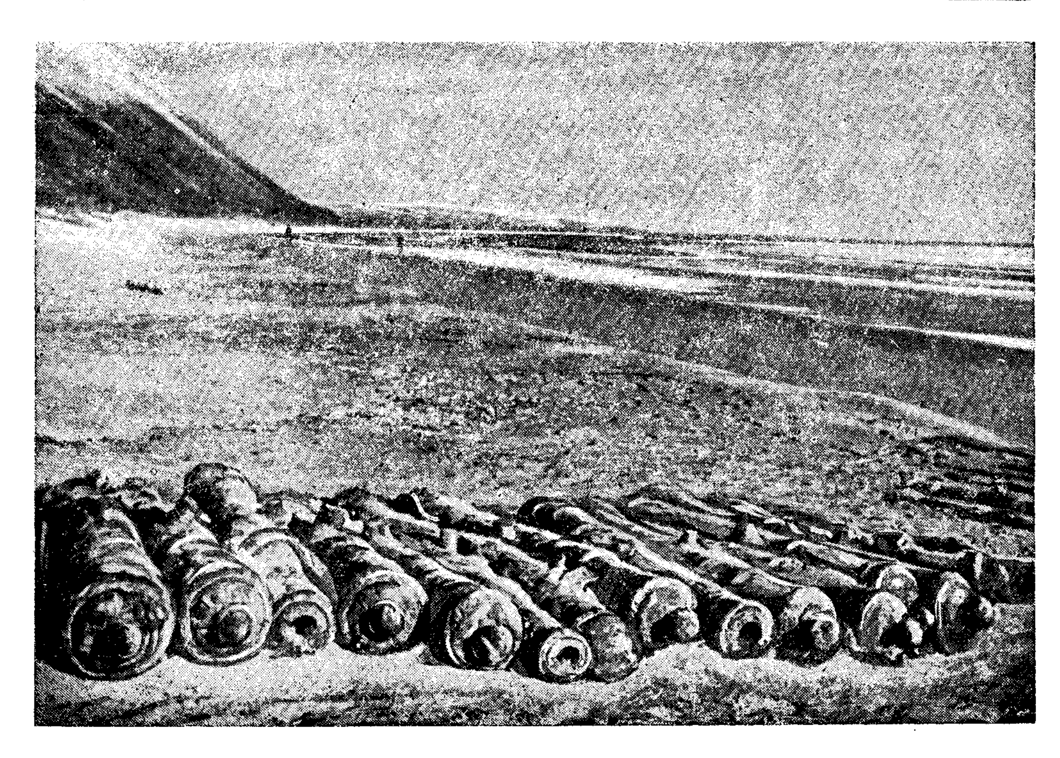
гой переболели все. Однако умелая организация зимовки, во время которой люди находились много в движении, хорошо питались и применяли особый открытый Лаптевым «кедровый сланец», привела к тому, что, за исключением одного, все члены экипажа остались живы.

Летом 1737 года, проведя более или менее благополучно зимовку, судно поднялось до Якутска, где, не застав Беринга, Дмитрий Лаптев направился в Петербург с отчетом обо всей работе среднесибирских отрядов экспедиции. Прибывший в июне в Якутск штурман Челюскин хотел тоже получить инструкции от Беринга о дальнейшей работе отряда, к руководству которым он приступил после смерти Прончищева. Взяв от Челюскина его судовой журнал и ознакомившись со всеми условиями двухлетней работы отряда Прончищева, Дмитрий Лаптев выехал в Петербург, обещав Челюскину разрешить все интересующие его вопросы дальнейшей работы.

Мысли об экспедиции и перспективах ее работы не покидают Лаптева на протяжении всей его длинной дороги. Как быть с отрядом Челюскина, за три года не смогшего пройти дальше восточных берегов Таймырского полуострова? Как разрешить проблему проникновения в Тихий океан, миновав сопротивление непроходимых льдов? Вот что заполняло бессонные ночи и волновало Д. Лаптева, торопливо стремившегося в столицу по ухабам сибирского бездорожья.

Приехав домой и составив подробное донесение о работе обоих отрядов, Дмитрий Лаптев направляется в Адмиралтейств-коллегию. Последняя выслушивает его доклад и обстоятельства трагической гибели Прончищева и Ласиниуса. Все доводы Лаптева относительно прекращения дальнейших попыток проникновения морем в Колыму и на Камчатку были отвергнуты. Развивавшийся торгово-промышленный капитализм нуждался в завоевании Дальнего Востока и Сибири, а потому Лаптеву и приказывалось все работы продолжать до полного выполнения намеченных планов.

Работы Прончищева, сумевшего подняться на столь высокие широты как 77°30′, вызвали интерес представителей морской власти, категорически предлагавших как можно сильнее их форсировать. Однако ни путей, ни конкретных планов дальнейших исследований Лаптев не получил. Все вопросы организации, также как и подбора соответствующих



**Пушки, принадлежавшие экспедиции Беринга и найденные на Командорских островах**

руководителей отрядов, пришлось решать ему одному. Самым сложным из них оказался вопрос в том, кем заменить опытнейшего морского офицера Прончищева.

Дмитрий Лаптев вспомнил о своем двоюродном брате Харитоне, с которым когда-то вместе служил гардемарином. Зная его как бесстрашного и умного моряка, Дмитрий Лаптев сразу же решил навести о нем справки и разыскать его. Уже давно Дмитрий Лаптев не видел своего младшего брата, хотя знал о нем кое-что из писем своих родных. Эти-то письма и восстановили в его памяти образ Харитона, прекрасно владеющего всеми науками морского дела.

Харитон Лаптев, выдвигаясь по службе, в 1736 году получает командировку на Дон для отыскания места постройки судостроительной верфи. Возвратившись через год с Дона, он назначается командиром яхты «Декроне», в должности которого его и застает приехавший Дмитрий.

Встретив Харитона, Дмитрий рассказал обо всем, что его интересовало, и предложил ему принять на себя руководство Таймырским отрядом экспедиции. Дмитрий добивается освобождения Харитона от работы в Петербурге и назначения его командиром «Якутска».

## II

В марте 1738 года, закончив все необходимые дела в Петербурге и захватив с собой своих помощников и часть команды, оба брата Лаптевы отправляются в Якутск, где сразу же приступают к подготовке предстоящих экспедиций. Сознавая всю сложность предпринимаемых работ и заранее предвидя ожидаемые трудности, руководители отрядов особенно большое внимание уделяют этим работам, не жалея на них времени.

18 июня следующего 1739 года, лишь только Лена освободилась от сковавшего ее ледяного покрова, Дмитрий Лаптев отправляется в свое новое плавание, имея на борту отремонтированного «Иркутска» 35 человек команды во главе со своим помощником штурманом Щербининым. Еще ранней весной, на собаках, для описных работ в районе дельты Яны, в сопровождении бывалых людей был послан матрос Лошкин, а вслед за ним на Индигирку выехал геодезист Киндяков.

План экспедиции был составлен таким образом, что, в случае невозможности проникновения в Колыму морем, описные работы будут произведены со стороны суши. То же предполагалось и в отношении исследования Чукотки, опись берегов которой в случае неудачи северного варианта предполагалось произвести со стороны Анадырского устья.

5 июля «Иркутск» уже выходил из восточной Быковской протоки Лены и лег на курс к востоку. Через трое суток судно достигает реки Яны, где и останавливается для береговых исследовательских работ. Двигаясь затем далее и имея обыкновение посылать для береговых разведок лодки, Дмитрий Лаптев однажды чуть не потерял две партии своих разведчиков и, лишь послав за ними третью лодку, во главе со штурманом Щербининым, наконец нашел всех своих истощенных людей, чуть не умерших от холода и голода. Это уже было в районе многочисленных проток Индигирской дельты, где экспедиция также провела съемочные работы, составив подробные карты всего устья этой большой сибирской реки.

Во время этого плавания особенно много было ветров и штормовых дней, и поэтому команде судна приходилось переносить исключительно большие трудности, особенно борясь во время ветра и волнения со льдами. Из-за скопившихся льдов войти в устье Индигирки, где было решено стать на зимовку, судну так и не удалось, и экспедиции пришлось зимовать на берегу. Провести же зиму на судне, которое со всех сторон было зажато льдом и в любой момент могло быть им раздавлено, экипаж не рискнул. Команде стоило больших усилий перевезти с зажатого во льдах судна все необходимое для зимовки, которую было решено организовать в русском поселке, расположенном в ста километрах от берега.

Зимовка прошла в непрерывных работах. Был обследован и заснят окружающий район, а весной эти работы распространились к востоку и охватили все морское побережье вплоть до Колымы.

Благополучно закончив зимовку, Дмитрий усиленно начал готовиться к предстоящему новому морскому походу на Восток. Опасаясь того, чтобы брошенное на произвол судьбы судно не было раздавлено при весенней передвижке льда, Лаптев, лишь только лед начал приходить в движение, перебрался со всем своим скарбом и командой на судно и предпринял трудно выполнимое, но разумное решение. С помощью команды и жителей приютившего их поселка, во льду пробивается канал до ближайших разводий. По этому каналу «Иркутск» вскоре благополучно выходит на чистую воду.

Однако на следующий же день разразившийся шторм вновь нагоняет лед, который опять со всех сторон окружает бот. Судно теряет возможность управления, двигается вместе с образовавшимся вокруг него ледяным полем и, наконец, под действием непрекращающегося шторма, выбрасывается на мель. Снова неимоверно тяжелая работа. Для того чтобы снять судно с мели, пришлось

разгрузить его до самой последней мелочи, но и это не привело к желаемым результатам. Тогда с него снимается все вооружение вместе с мачтами, и под судно подводятся ваги. Провозившись более двух недель, наконец, преодолевают и это препятствие. Освободив судно и дав ему возможность самостоятельно двигаться дальше, Дмитрий Лаптев 11 августа снова ложится на восточный курс. Через четыре дня открывается первый западный остров из группы Медвежьих, расположенных к северу от Колымы.

Стремясь как можно дальше пройти на восток и использовать создавшиеся для этого благоприятные условия, Лаптев останавливается в устье Колымы лишь не надолго. 17 августа судно продолжает свое плавание к востоку от Колымы и намеревается достигнуть уже сравнительно недалеко расположенной северо-восточной оконечности Азии.

Однако уже на следующий день у мыса Большой Баранов встречаются непроходимые многолетние льды, после безуспешной борьбы с которыми судно вынуждено было повернуть обратно и итти на зимовку в Колыму. Зимовать было решено в Нижнеколымском остроге, который тогда представлял из себя маленький поселок с 10—12 дворами.

В следующем, 1741 году Дмитрий Лаптев делает еще одну попытку обогнуть Чукотский полуостров, но тоже безуспешно. Те же многолетние льды у мыса Большой Баранов оказывают непреодолимые препятствия. Дмитрий Лаптев на этот раз окончательно убеждается в невозможности проникновения в Тихий океан и, считая этот мыс пределом возможного плавания на Восток, решает на этом и закончить все морские операции.

Свою внутреннюю неудовлетворенность от неполного выполнения порученного задания настойчивый моряк компенсирует работами в районе Анадырского острога. В конце октября, закончив работы по ликвидации морского отряда, Дмитрий Лаптев на собачьих упряжках выезжает из Нижнеколымска в Анадырский острог, где в течение следующего лета производит подробную опись реки Анадырь. Описав ее от верховья до самого устья, осенью 1742 года Дмитрий Лаптев возвращается в Петербург.

## III

Получив предложение брата руководить Таймырским отрядом экспедиции и весьма заинтересовавшись планом предстоящих работ, Харитон Прокофьевич Лаптев не уехал из Петербурга, пока не закончил всей предварительной подготовки. Прежде всего он детально изучил работу своего предшественника лейтенанта Прончищева и выявил причины неудач во время плавания его отряда. Затем он разработал детальный план своих работ, в которые включил одновременно с морским походом и опись берегов со стороны суши.

Предвидя неимоверные трудности, Харитон Лаптев потребовал значительно более обильного снаряжения и обеспечения отряда. Он добился оснащения судна совершенно новым такелажем, приобретения новейших инструментов и оборудования, а также и обеспечения на два года вперед всем полагающимся личным довольствием.

В марте 1738 года вместе с Дмитрием он выезжает из Петербурга. По дороге ведутся большие закупки необходимого снаряжения и продуктов, которые также препровождаются в Якутск. По прибытии туда, найдя судно в совершенно непригодном для плавания виде, Х. Лаптев приступает к капитальному ремонту своей дуппель-шлюпки. Одновременно ведутся все остальные виды подготовительных работ и уточняются планы экспедиции.

В составе команды «Якутска» Лаптев не делает существенных изменений и отправляется в плавание почти с полным составом отряда Прончищева, во главе со штурманом Семеном Челюскиным. В конце июля Х. Лаптев выходит из Якутска и в первых числах августа через одну из западных проток Лены попадает в море. Сразу встретился лед. Начав с ним тяжелую борьбу, которая приносит повреждение судну, отряд все же пробивается к западу. 17 августа он достигает бухты, которой присваивает скандинавское название Нордвик (Северный залив). Задержавшись для исследования бухты, «Якутск» производит в ней подробные описные и промерные работы.

Затем Харитон Лаптев предпринимает дальнейшее плавание к западу и достигает Хатангской губы, при выходе в море из которой открывает новый остров, названный островом Преображения. В непрерывной борьбе со льдами отряд направляется к северу вдоль восточных берегов Таймырского полуострова. Попутный ветер, приводящий в движение уплотненный лед, дает возможность судну пройти до мыса Фаддея, где и сооружается небольшой маяк. Дальнейший путь к северу прерывается сплоченным ледовым скоплением, и в начале сентября решено было итти обратно и зимовать в Хатангском заливе.

С трудом продвигаясь во льдах во время уже наступивших холодов, отряд 7 августа входит в устье Хатанги и, поднявшись по нему до небольшой речки Блудной, встает на зимовку. В построенной из плавника избе разместился весь экипаж и благополучно провел там зиму.

К весне начались сухопутные описные работы. В устье реки Пясины отправился боцман Медведев, а к реке Таймыре — геодезист Чекин. Позднее вскрытие реки Хатанги долго не позволяет отряду покинуть место своей зимовки и сделать еще одну попытку обогнуть морем Таймырский полуостров. Только в середине августа, после тяжелой борьбы со льдами, судно выходит в море, но скоро со всех сторон окружается мощным ледяным полем. Из-за постоянных передвижек льда под действием ветра, судно несколько раз подвергается сильным сжатиям. В результате этих сжатий лед надломил форштевень дуппель-шлюпки и сделал несколько пробоин в подводной части судна. Сразу же появилась сильная течь, которая не останавливается даже в результате срочно принятых Лаптевым мер, — пробоины заделывают самодельными пластырями из золы, муки и старой парусины, а воду непрерывно выкачивают всем составом команды. Однако это не помогает. Вскоре судно почти до половины наполняется водой, которая заливает все продовольственные запасы. Нос судна погружается в воду, а корма поднимается вверх. Тогда вода стала поступать еще сильнее, и ни пластырь, ни откачивание не помогают. Положение еще более ухудшается рано наступившей зимой, сопровождавшейся обильным снегопадом. Вскоре было ясно, что корабль спасти не удастся, и спешно собранное совещание решает покинуть судно и высадиться всем на лед.

Берег, оказавшийся в 15 милях от места крушения, достигается совершенно изнуренным экипажем через три дня. Положение добравшегося до материка экипажа оказалось исключительно тяжелым. Выкинутые на пустынный берег, вдали от обитаемых мест, захватив с собой лишь незначительный продовольственный груз, путники не имеют даже возможности развести костер. Согревались в вырытых ямах, тесно прижавшись друг к другу. Наиболее слабая часть команды впала в апатию, прекратила работы, считая свою гибель неизбежной. Только настойчивость Харитона и его исключительные организаторские способности налаживают в отряде необходимую дисциплину и тем самым спасают его от верной гибели.

Можно себе представить, каких нечеловеческих усилий стоило потерпевшему кораблекрушение отряду дойти пешком до места их прошлогодней зимовки в Хатангском заливе. Потеряв в пути от истощения четырех своих спутников, оторванные от мира участники экспедиции, наконец, добираются до речки Блудной, где ими было оставлено много продовольственных запасов.

Все время находясь в неимоверно тяжелых условиях, Харитон Лаптев ни на минуту не забывает своей основной исследовательской работы. Собранный им большой материал по географии, метеорологии и другим наукам представляет большой интерес и по своему объему является наиболее крупным из всех других отрядов экспедиции.

Оправившись от перенесенных неудач и окончательно убедившись в невозможности обогнуть морем северный Таймырский выступ, Харитон Лаптев решает продолжать дальнейшие работы со стороны суши. Сухопутную съемку Таймырского побережья начинают с ранней весны 1741 года, разбившись на три больших отряда. Первым отрядом, в середине марта отправившимся к устью реки Пясины, руководит штурман Челюскин, который своими работами охватывает район побережья до реки Таймыры. Через месяц тронулась в путь вторая партия под руководством геодезиста Чекина, который в противоположном направлении охватывает съемкой район, начиная от устья Таймыры. Спустя несколько дней в эту работу включается и сам Лаптев, отправившийся со своим отрядом к Таймырскому озеру и производивший съемку навстречу партии Челюскина. Всех остальных, не участвовавших в этих работах членов отряда Лаптев отправляет на оленях к Енисею, где предполагает закончить свои работы.

Партии Лаптева и Челюскина, двигаясь навстречу друг другу, в районе устья Пясины объединяются и отправляются вместе на зимовку в Туруханск.

В марте следующего, 1742 года для исследования оставшейся непосещенной отрядом Лаптева северной части Таймырского полуострова отправляется штурман Челюскин. Описав все побережье этой части Таймыра, 7 мая Челюскин открывает на ней самую северную точку Азиатского материка, которой он присваивает название Северо-восточного мыса. Впоследствии, по предложению Норденшельда, он был переименован в мыс Челюскина. Через некоторое время партия Челюскина встречает посланных к нему людей Лаптева, который в то время находился в устье Таймыры. Встретив вторично Челюскина, Харитон вместе с ним отправляется в Туруханск, а затем, считая таким образом все свои планы выполненными, возвращается в Петербург.

Так протекала работа этого отряда Великой Северной экспедиции, которая по своим результатам и объему является наиболее крупной, несмотря на то, что проходила в исключительно тяжелых условиях.

* * *

**Дмитрий и Харитон Лаптевы — эти**

бесстрашные путешественники, выдающиеся люди своего времени — вложили много труда в дело исследования Арктики. Названные в честь их: западный берег Таймырского полуострова — берегом Харитона Лаптева, а водное пространство между этим полуостровом и Новосибирскими островами — морем Лаптевых — напоминают нам о тех огромных делах, которые совершили эти достойные представители Арктической истории.

Люди Великой Северной экспедиции выходили в полярное море на маленьких парусных и гребных судах, без всяких средств связи с окружающим миром, в обстановке того времени, когда великий русский народ был скован цепями гнета и бесправия, когда царизм подавлял творческие силы нашего народа. Эти пионеры завоевания Арктики даже и с таким снаряжением не без успеха производили работы, объем которых весьма значителен. Ведь Харитон и Дмитрий Лаптевы охватили описью огромный район Северного побережья. Многие из их карт не подверглись существенным изменениям и до настоящего времени, а часть астрономических определений отличается от современных лишь на несколько минут. Это говорит о том, насколько точно производили работу эти люди, несмотря на примитивность их инструментов.

Сейчас, через 200 лет после работ Великой Северной экспедиции, Харитон и Дмитрий Лаптевы не узнали бы мест своих походов. Большая сеть советских полярных станций, снабженных всем необходимым для нормальной и культурной жизни научных работников, заменила жалкие зимовки отрядов экспедиции Беринга.

Радио, самолеты, автотранспорт — вот средства связи, которыми располагают арктические форпосты советской науки. Прекрасно оборудованные жилые дома с электричеством и водопроводом, с радиотрансляцией и кинотеатром приближают быт наших крупных арктических станций по благоустройству к жизни больших городов нашей страны.

Наши экспедиции, работами которых охвачены все без исключения земли и острова Советской Арктики, снаряжаются как крупные государственные базы науки, на службу которых привлекаются все современные достижения технического прогресса. Наши суда свободно проходят в течение одной навигации вокруг всего Евразийского побережья. Наши самолеты успешно совершают трансарктические перелеты. Наши воздушные десанты высаживаются с энтузиастами науки на полюсах неприступности. Вот что стало возможно в стране победившего социализма, и вот на что способна сталинская когорта большевиков — завоевателей Арктики. Планомерно и последовательно побеждает Арктику советская научная мысль.



**Река Колыма** Фото В. Павлова

*Е. ВЛАДИМИРОВ*

# ДЕКАБРИСТЫ В ЗАПОЛЯРЬЕ

## (Лисовский, Аврамов, Шаховской, Бобрищев-Пушкин, Кривцов)

На правом берегу Малого Енисея, вблизи архипелага Бреховских островов, раскинулось селение Толстый Нос. Окрестная тундра и многочисленные острова, разбросанные в долине Большого и Малого Енисея, богаты песцами и дичью, а водоемы — высококачественными породами рыб. В Толстый Нос издавна стекались не только охотники окружающих стойбищ, станков и зимовий для сдачи добытой пушнины и рыбы, но приезжали целыми партиями рыбаки и охотники с верховий Енисея, из-под Енисейска и Красноярска.

Селение Толстый Нос невелико, оно состоит всего из пушной и торговой факторий и пяти-шести домов местных жителей.

О давности происхождения этого поселка можно судить по довольно обширному кладбищу с древними погребениями. На этом кладбище привлекает внимание надгробная плита из песчаника с высеченными фигурами, вензелями, виньетками, кандальными цепями и надписями на славянском языке. Эта плита лежит на могиле декабриста Николая Федоровича Лисовского, скоропостижно умершего здесь в ночь с 6 на 7 января 1844 года.



**Декабрист И. Б. Аврамов**

Декабрист Лисовский, водворенный на вечное поселение в Туруханский край, был лишен всех прав и даже не мог заниматься охотой. Ему было разрешено только ловить рыбу, и то под надзором специально приставленного казака, который должен был следить за образом мыслей декабриста и не допускать общения его с окружающим населением. О поведении Лисовского казак должен был доносить «его благородию» туруханскому отдельному заседателю. Но как ни старались чиновники изолировать декабриста от населения, все же симпатии народные к декабристу были велики, прежде всего, как к лицу, смело выступившему против ненавистного народу царизма.

Вместе с Лисовским жил и декабрист Иван Борисович Аврамов, который пробыл в Заполярье свыше 10 лет и умер в 1840 году на станке Осиновом, вблизи Осиновских порогов на Енисее.

* * *

Первым в Заполярье был водворен декабрист Федор Петрович Шаховской, осужденный на вечное поселение в Сибирь.

За Шаховским, как и за всеми декабристами, был установлен строжайший гласный и негласный полицейский надзор. По требованию Николая I, енисейский губернатор обязан был ежемесячно докладывать лично царю об образе мыслей, поведении декабристов и их влиянии на окружающее население.

Будучи в заключении в Туруханске, Шаховской занимался изучением растительного мира Приполярья, составлял коллекции растений, лекарственных трав, производил опыты по выращиванию картофеля. Но даже эти невинные занятия беспокоили начальство. Приведем относящееся к этому донесение туруханского отдельного заседателя сотника Сапожникова енисейскому губернатору от 1 февраля 1827 года, за № 55:

«Во исполнение повеления Вашего превосходительства... честь имею донести, что насчет нравственности Шаховского наружного распутства не замечено, но каков же его настоящий образ мыслей — проникнуть совершенно мне невозможно по той причине, что частовременного с Шаховским обхождения иметь не могу... Относительно же расположения к нему жителей имею честь объяснить, что он от жителей, как туруханских, равно же живущих от Турухан-

ска вверх по Енисею, приобрел особенное расположение через осужение их деньгами [внес 270 рублей недоимок числившихся за беднотой. — *Е. В*.], обещанием улучшить состояние их через разведение картофеля и прочих огородных овощей, предвозвещая им дешевизну хлеба и прочих вещей, в крестьянском быту необходимых. Но сообразен ли такой способ Шаховского в приобретении к нему от жителей расположения по настоящему его роду жизни? О сем для благоусмотрения Вашему превосходительству честь имею представить».

После этого донесения губернатор приказал: «употребить особенную предусмотрительность и осторожность, доносят мне через каждый месяц все подробности о поведении Шаховского». Но стоило Шаховскому заняться врачеванием и обучением грамоте детей туруханских горожан, как последовало грозное распоряжение о прекращении таких «не предусмотренных для преступников законом занятий».

Подобного рода предписаниями и постоянной слежкой надзиратели довели Шаховского до сумасшествия, и он был переведен в Енисейскую больницу, а затем в Спасоефимиевский монастырь, где и умер 24 мая 1829 года.

* * *

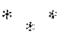
Декабрист Николай Сергеевич Бобрищев-Пушкин был доставлен в Туруханск под видом «секретного преступника», без малейших остановок на почтовых станциях.

Первое время пребывания в Туруханске Бобрищев-Пушкин пробовал было заниматься сбором материалов по географии Туруханского края и чертежным искусством, но вскоре же эти занятия были прекращены как «неуместные».

От постоянных придирок начальства декабрист впал в ипохондрию. Желая избавиться от назойливого надзора полицейских, Пушкин, после большой проволочки, поступил в Туруханский монастырь. Но в своей надежде он жестоко ошибся.

Роль фискала и инквизитора перешла к настоятелю монастыря игумену Апполосу и казначею Роману, которые своими придирками и гонениями довели декабриста до полного умопомешательства, и он был переправлен в Енисейскую больницу, а затем заточен в катакомбы Спасского монастыря.

По ходатайству родных он был переведен в Красноярск, а затем, в 1856 году, на родину, в Тульскую губернию, где и умер 13 мая 1871 года.





**Декабрист Ф. П. Шаховской**

Декабрист Сергей Иванович Кривцов пробыл в Туруханске около двух лет, живя вместе с Аврамовым и Лисовским в одном доме.

В зимние вечера Кривцов пробовал было учить грамоте детей, но, как и всякому другому декабристу, эти занятия были ему запрещены губернатором, который, «находя эти занятия противными прямому смыслу существующих указаний и желая отвратить вредное влияние таковых учителей на умы учеников», предписал: «обратить на это особенное внимание и положить предел этому злоупотреблению, допущенному местными властями, очевидно, по одной недальновидности и недоразумению».

Но, несмотря на запреты начальства, некоторые юноши тайно от полицейских все же учились у декабристов.

* * *

Сейчас невозможно точно установить, что сделано декабристами в области изучения природы и климата Заполярья, но бесспорно, что им принадлежит инициатива разведения на широте полярного круга картофеля и огородных овощей, ими велись метеорологические наблюдения, изучалась вечная мерзлота, введены правильные засолка и копчение рыбы, не говоря уже о распространении грамоты и высоких нравственных чувств среди темного и забитого сибирского населения времен царствования Николая Палкина.

Д. ЧЕТВЕРИКОВ

# ПАПАНИНСКИЙ ОТДЕЛ В ЛЕНИНГРАДСКОМ МУЗЕЕ АРКТИКИ

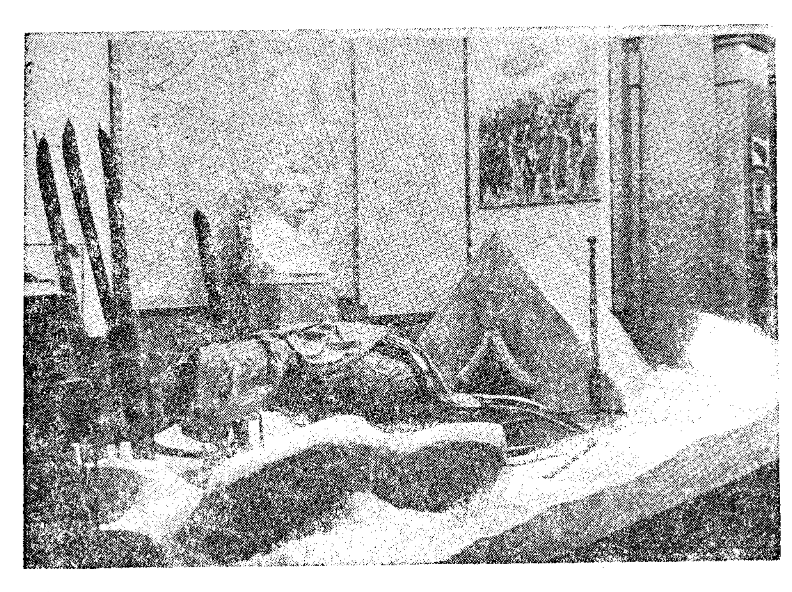
Осенью 1938 года Ленинградский Музей Арктики был переоборудован и в нем был открыт специальный отдел, посвященный папанинской эпопее. Этот отдел показывает подлинные предметы оборудования папанинского лагеря на дрейфующей льдине, снимки и панно, иллюстрирующие достижения советских полярников.

При входе в папанинский отдел обращает на себя внимание огромное художественное панно, на котором красочно изображен момент обсуждения в Кремле, в присутствии товарища Сталина и членов правительства, плана беспосадочного полета по Сталинскому маршруту Москва — Северный полюс — Америка. Этот план был представлен великим летчиком нашего времени т. Чкаловым и его двумя неизменными спутниками тт. Байдуковым и Беляковым. Это было 25 мая 1937 года, вскоре после радиограммы Кренкеля о благополучной посадке экспедиции на полюсе.

На втором панно изображена посадка нашими героями-летчиками тяжелых самолетов на дрейфующую льдину.

Под ним выставлено третье панно, изображающее торжественный митинг 43 участников исторической экспедиции, собравшихся на льдине полюса под развевающимся советским флагом. Этот флаг в настоящее время находится на выставке в Москве. В Музее Арктики имеется точная копия с этого флага.

Различные эпизоды полета советской экспедиции к полюсу в музее показаны на специально устроенном в нише папанинского отдела диаскопе. Стоит нажать кнопку — и перед нашими глазами автоматически, одна за другой, с длительной остановкой, необходимой для просмотра,



**Шелковая палатка на льдине в Папанинском отделе Ленинградского Музея Арктики**

проходят световые картины, показывающие эти эпизоды. Например: жизнь участников экспедиции на острове Рудольфа, где им пришлось особенно долго задержаться в ожидании благоприятной летной погоды.

Тут же выставлены авиационные приборы, как, например, авиасекстан, которым было определено прохождение над Северным полюсом. На стенах выставлены портреты участников экспедиции.

На особой карте показаны беспосадочные полеты из Москвы через Северный полюс в Америку тт. Чкалова и Громова.

Далее обращает на себя внимание макет-панорама общего расположения папанинского лагеря. На нем показаны: жилая палатка, палатки, в которых проводились научные работы папанинцев, и так называемые аварийные палатки. В них, расставленных на льдине далеко одна от другой, папанинцами предусмотрительно были размещены аварийные запасы продовольствия, горючего и прочего снаряжения.

Внимание посетителей музея привлекает изображенный на этом макете портативный ветродвигатель, с помощью которого папанинцы, пользуясь даровой энергией ветра, освещали свою жилую палатку и заряжали аккумуляторы. К этому ветродвигателю в макете проведен электрический провод. При нажиме кнопки ветряк с гудением начинает быстро вращаться, а находящийся тут же флаг колеблется от ветра.

С устройством жилой палатки папанинцев во всех подробностях знакомит выставленная на отдельном постаменте ее модель.

Для передвижки с одной льдины на другую папанинцы пользовались резиновой лодкой (клиперботом), которая при помощи ручного меха надувалась воздухом. Подлинная лодка папанинцев вместе с ручным мехом также выставлена в музее.

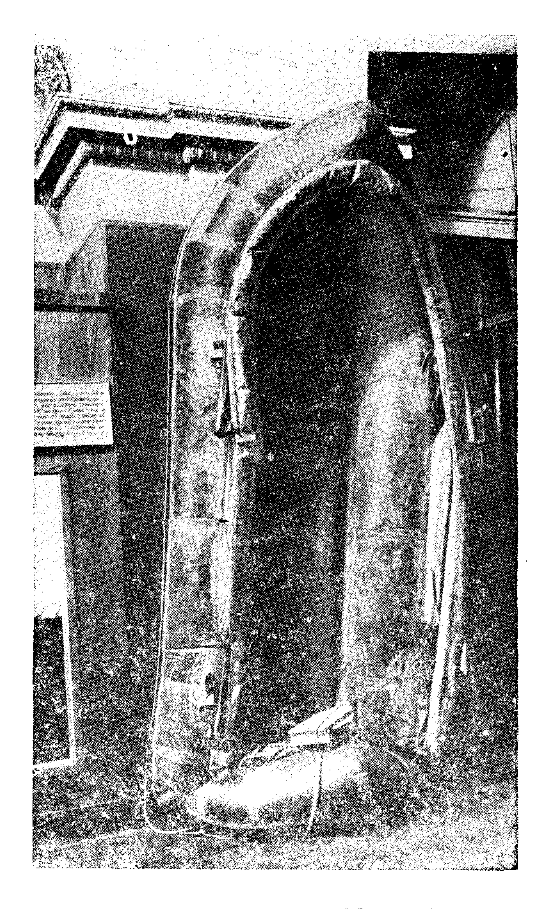
Основной целью советской экспедиции к Северному полюсу являлось проведение научно-исследовательских работ по изучению околополюсного района. Показу этих работ в папанинском отделе музея отведено центральное место. Эти работы иллюстрируются некоторыми подлинными приборами, размещенными в стеклянных витринах, фотоснимками и диаграммами.

Особенно трудна была работа с лебедкой, которую папанинцам приходилось крутить непрерывно целыми часами, чтобы измерить глубину океана, доходившую в различных местах дрейфа до 4500 м. При ее помощи опускались в море батометры для измерения температуры морских течений на различных глубинах, доставлялись пробы воды и планктонов, определялась при помощи самопишущей вертушки Экмана скорость морских течений, доставлялся со дна моря грунт. Работа с лебедкой показана в музее на отдельном большом панно.

В музее выставлены также аптечка и хирургические инструменты, подобранные для папанинцев Институтом усовершенствования врачей.

Большой интерес посетители проявляют к выставленным подлинным предметам домашнего обихода папанинцев. Тут вы можете увидеть их кухонную посуду и богатый ассортимент шелкового, трикотажного и шерстяного белья, комплекты верхней одежды — шерстяной, меховой и стеганой на гагачьем пуху; головные уборы, перчатки и варежки. Столь же богат ассортимент всевозможной обуви.

Особенно богат отдельно выставленный ассортимент пищевых продуктов, над созданием которого работал Инсти-



**Папанинский клипербот в Музее Арктики**

тут инженеров общественного питания. Здесь прессованная сметана, солоноватый шоколад, с примесью мясного и куриного порошка, масло, паюсная икра, плавленый сыр, всевозможного сорта котлеты, колбаса, шпиг и сорок видов концентратов: борща, щей, различных супов и др. Для получения этих концентратов было переработано 50 туш скота, 5500 кур, 3 тонны овощей и проч.

После обозрения предметов домашнего обихода и продуктов вы переходите к искусственно сооруженной льдине. На ней помещена подлинная шелковая палатка, в которую папанинцам пришлось спешно перебраться 1 февраля 1938 года после сильного шторма, разорвавшего их льдину на куски и разрушившего их основную жилую палатку. Последняя была откопана прибывшими на льдину за папанинцами славными моряками «Таймыра» и «Мурмана».

Показ папанинской эпопеи заканчивается большими художественно исполненными панно. На одном из них изображены «Таймыр» и «Мурман», идущие за папанинцами. На другом — незабываемая встреча доблестных моряков этих судов с папанинцами на льдине. Наконец третье панно изображает триумфальный въезд папанинцев на «Ермаке» в Ленинградский порт. Позади «Ермака», захлебываясь в волнах, идет маленькая скорлупка — зверобойное судно «Мурманец», покрывшее себя неувядаемой славой.

Папанинская эпопея является выражением выдающихся подвигов советских полярников в Арктике. С нею неразрывно связаны перелеты т. Чкалова, совершившего беспосадочный перелет по Сталинскому маршруту Москва — Северный полюс — Америка. Спустя некоторое время над полюсом проносится по тому же маршруту самолет Громова. Наконец героические походы советских моряков «Таймыра», «Мурмана» и крошечного судна «Мурманец» к дрейфующему лагерю папанинцев.

Все эти достижения советских полярников красочно показаны музеем на световых картинах, автоматически проходящих перед вами на втором диаскопе, устроенном возле самого выхода из папанинского отдела музея. Здесь вы видите и торжественные встречи папанинцев с трудящимися Ленинграда и Москвы, и награждение их орденами, и наших славных героев-летчиков, совершивших беспосадочный полет через полюс в Америку, и многие другие эпизоды этой славной эпопеи.

*А. МАЖБИЦ*

## ПОРТАТИВНЫЙ ЗУБОВРАЧЕБНЫЙ КАБИНЕТ

Даже в городских условиях приходится наталкиваться на такие случаи, когда зубному врачу необходимо оказать помощь больному вне стен своего кабинета. Но тут он испытывает большие затруднения, так как далеко не всегда есть возможность доставить на место всю необходимую аппаратуру, в частности относительно громоздкую бормашину, без которой зубной врач беспомощен.

Это обстоятельство навело меня на мысль о необходимости сконструировать портативный зубоврачебный кабинет.

После ряда опытов и усовершенствований мне удалось сконструировать такой походный кабинет, который умещается в небольшом ящичке для патефонных пластинок и весит около 7 кг. Кабинет сконструирован так, что может работать при наличии электрической точки и без нее.

В этом маленьком чемоданчике имеется все необходимое для нормальной работы зубного врача, — бормашина, подголовник, осветительные приборы, стерилизатор, бикс, аптечка, набор щипцов и инструментов и проч.

Первая конструкция была создана и применена на практике по обслуживанию больных, прикрепленных к Харьковской поликлинике ИТР, и вполне себя оправдала. Этот походный кабинет был одобрен Наркомздравом УССР для массового обслуживания и серийного производства.

В мае я получил от Отдела культуры Главсевморпути запрос по поводу моей конструкции и о возможности ее приобретения для нужд культбаз Крайнего Севера. Будучи научным работником I Мединститута, в экспериментальной мастерской которого я сконструировал свой кабинет, я сообщил директору института о полученном запросе. С радостью откликнулись мы, работники мединститута, воодушевленные горячим желанием быть полезными нашим отважным соотечественникам, которые в суровых условиях Арктики делают великое дело освоения Севера на благо нашей родины.

Кабинет демонстрировался перед работниками Отдела культуры Главсевморпути и работниками Севера, которые внесли ряд предложений. Затем кабинет демонстрировался т. Кренкелю, который, внимательно и детально ознакомившись с ним, внес ценные предложения в смысле крепления чемодана, аптечки и проч. Конструкция была в целом признана ценной для обслуживания населения нашего Крайнего Севера.

## ДНЕВНИК ПАПАНИНА

И. Д. Папанин. «Жизнь на льдине». Дневник. Издание редакции «Правды». 1938 г. Тираж 100 000 экз.

С неослабевающим интересом мы перелистываем страницу за страницей этого замечательного дневника начальника зимовки «Северный полюс» Ивана Дмитриевича Папанина.

Время познакомило нас со многими дневниками полярных исследователей. Они написаны были в условиях, когда «общество» карьеристов, стяжателей, чернорясников, людей с мелкими обывательскими страстями ставило судьбу полярных исследователей в зависимость от случая, удачи, рока, коммерческой наживы. Вот почему так часто дневники полярных исследователей тех времен насыщены пессимизмом, бесперспективностью, неуверенностью в завтрашнем дне.

Английский капитан Скотт, погибший во льдах Антарктики, закончил свой дневник последним криком отчаяния — «не оставьте наших близких!»

Русский лейтенант Седов уже слабеющей рукой выводил запись, обращаясь к показавшемуся солнцу: «Привет тебе, чудеснейшее чудо природы. Посвети нашим близким на родине, как мы ютимся в палатке, как больные, удрученные под 82° С широты. . .».

Неизвестность! Она пугала прежних полярных исследователей, пожалуй, больше трудностей предстоящего пути. Неуверенные в своих силах, они никогда не могли рассчитывать на помощь с родины.

Принципиально иное содержит в себе дневник «хозяина Северного полюса» Ивана Дмитриевича Папанина. Нет ни одной кричащей строчки. Ни звука уныния. Деловая здоровая жизнь ощущается в записях каждого дня.

А жизнь на льдине была не из легких. Конечно, советское правительство оборудовало льдину как полагается. Оно послало туда эскадру тяжелых самолетов. Доставило на льдину вместе с зимовщиками все, что им было нужно, начиная от современного радиооборудования, шелковых палаток, резиновых лодок и кончая пищевыми концентратами, изготовленными по специальному заказу. Но когда четверка папанинцев осталась на льдине одна, она должна была самостоятельно противостоять всем стихиям Арктики.

Трудности жизни на льдине начались с самого первого дня высадки экспедиции на Северном полюсе и продолжались 274 дня, пока в Гренландском море все четверо папанинцев не были сняты подошедшими ледоколами «Таймыр» и «Мурман».

29 июня четверка папанинцев на дрейфующей льдине передала радиограмму в Москву, в Кремль, на имя товарища Сталина и товарища Молотова.

«. . . Впереди нас ждут трудности, — писали Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров. — Но мы твердо знаем, что страна ждет от нас большой работы, что мы окружены Вашей любовью и заботой, вниманием всей страны. Мы приложим все силы, чтобы оправдать Ваше доверие, чтобы при любых обстоятельствах хранить честь нашей родины».

Таково было настроение папанинцев. Это настроение не покидало их ни на одну минуту.

11 августа, когда на льдину обрушился сильный ветер, Папанин спокойно записал в дневнике:

«Ночь прошла в тревоге и напряжении. Хотя казалось, что все спят, а дежурит только один Эрнст Теодорович, но фактически все мы бодрствовали в спальных мешках; сильно трепало нашу палатку, ветер гудел в антенне».

17 августа:

«Нас быстро понесло на запад. Большое торошение. У трещин нагромоздило много льда. Издали кажется, что образовались ледяные трехэтажные дома».

Или вот — 25 августа:

«Ночью разыгрался шторм. По нашей брезентовой крыше, очевидно, бегали не меньше тысячи чертей. Крупные капли дождя стучали над нами, не давая покоя. А за палаткой завывал ветер, все время напоминая нам о своей силе».

Началась полярная ночь — самое тяжелое испытание для зимовщика, тем более для этой необычайной, дрейфующей по океану зимовки. Запись 30 октября:

«Сегодня, сидя в палатке, ощущали сильные толчки. Таких раньше не было. Впечатление такое, будто в 2 километрах от нас стреляли из 3-дюймовых орудий».

Чем дальше на юг, тем больше трудностей. 24 ноября запись в дневнике:

«Весь день был слышен гул, напоминающий артиллерийскую канонаду».

С января 1938 года начались самые серьезные испытания.

21 января Папанин записывает в своем дневнике:

«Скоро я проснулся. Эрнст сказал, что слышен сильный грохот, — началось сжатие льдов. Я вышел из палатки: кругом вой, стон, треск. Я никогда не ожидал, что сжатие льдов может сопровождаться таким страшным шумом».

«... Надо приготовить нарты на тот случай, если придется переходить на другую льдину. Будем держать наготове все научные материалы и радиостанцию: это — для нас самое ценное».

«... Когда мы возвращались в лагерь, туман еще больше сгустился. Нам пришлось итти ощупью по старым следам. Местами Эрнст ложился на снег и освещал электрическим фонарем свои следы, убеждаясь, правильно ли мы идем к лагерю».

Льдина трещит, раскалывается. Там, где восемь месяцев тому назад снизилась, а потом поднялась эскадра тяжелых самолетов, темнеет океанская вода. Шторм хлещет мокрым снегом. Пурга.

«Такое впечатление, будто мы живем в районе, подверженном непрерывному землетрясению», записывает 24 января в дневнике Папанин.

31 января:

«Толчки льдины настолько увеличились, что осыпается снег с боков палатки».

День 1 февраля был исключительно тяжелым в испытании воли и бесстрашия советских людей на льдине.

Вечер. Уже все забрались в спальные мешки. Странный скрип раздался под самой палаткой. Ширшов оделся, вышел с фонарем посмотреть — что там такое. Вскоре вернулся и, словно это было обыкновенное дело, сообщил:

«— Трещина проходит рядом с нами».

Все вышли. Действительно, в 8 метрах от палатки — трещина. Края льдины колышатся. Еще немного — и они разойдутся.

«Мы вернулись домой. Теодорыч сказал:

— Надо прежде всего попить чайку.

Обсудили план дальнейших действий».

Под вой пурги ледяное поле расползается на куски. В палатке хлюпает вода. Размокли книги. Свешиваются обрывки проводов. Лежит наготове сверток резинового клипербота.

«Эрнст завел патефон. Всегда в самые тяжелые и тревожные минуты он садится играть в шахматы или заводит патефон».

Тут же приняли решение — переселяться на самый большой обломок льдины размером в 30 на 50 метров. И когда они, сбиваемые пургой, собирали имущество зимовки, к ним на помощь, преодолевая крутую штормовую волну, спешили посыльные родины — ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

8 февраля, после 9 месяцев напряжения и опасностей, папанинцы увидели горы Гренландии. В этот же день они закончили постройку снежного дома, куда и переселились.

12 февраля утром... «Эрнст поднял всех криком:

— Огонь на горизонте!»

То был прожектор с «Таймыра».

«До сих пор мы представляли корабли, идущие к нам, лишь точками на карте. Как приятно было теперь увидеть свет прожектора», пишет в дневнике Папанин.

16 февраля в лагере необычайная радость. Прилетел с «Таймыра» летчик Власов. Скупая, но очень человечная запись в дневнике Папанина:

«Мы встретились на полдороге, бросились друг к другу на шею, расцеловались. Оба от волнения не могли говорить. Я положил голову к нему на плечо, чтобы отдышаться, а он думал, что я заплакал. Власов поднял мою голову и сказал:

— Ну, чего ты? Ну, успокойся!

Я говорю:

— Ничего, ничего... А ты чего волнуешься?»

19 февраля — последний день на льдине. Эрнст Кренкель передал в Москву, на имя товарища Сталина, рапорт о завершении работ станции «Северный полюс» и о возвращении папанинцев на Большую землю. Ширшов и Федоров собрали все инструменты. На высоком торосе Папанин укрепляет флаг родины. Все молча прощаются с лагерем.

«Я уже на «Мурмане». Попал сюда по жеребьевке вместе с Эрнстом. Сижу в уютной каюте, пишу последние строки, перелистываю тетради дневника, и кажется мне, что льдину я еще не покинул, что мне снится сон, сладкий, радостный... Но это не сон: я на борту советского корабля, среди друзей, соотечественников, среди дорогих советских людей».

Запись в дневнике кончилась. Но еще долго стоят перед читателем живые образы четверки храбрых советских людей и события на льдине.

* * *

Товарищ Сталин в речи на приеме работников высшей школы в Кремле говорил:

«Кому неизвестно, что Папанин и папанинцы в своей практической работе на дрейфующей льдине мимоходом, без особого труда, опрокинули старое представление об Арктике, как устаревшее, и установили новое, соответствующее требованиям действительной науки? Кто может отрицать, что Стаханов и Папанин являются новаторами в науке, людьми нашей передовой науки?»

Книга «Жизнь на льдине» ценна именно тем, что она показывает, как папанинцы опрокинули старые представления о науке, каким путем им удалось стать новаторами науки.

Едва ушли с полюса самолеты эскадры, как папанинская четверка приступила к фундаментальному изучению всех так называемых тайн Центрального Полярного бассейна. И Кренкель, и Ширшов, и Федоров были наилучшим образом оснащены современными приборами, а прекрасная папанинская организация порядка на зимовке еще более способствовала научной работе.

«День начинается размеренно, как в военном городке, по точному и заранее начертанному расписанию», читаем мы в дневнике Папанина.

Многие страницы показывают, что жизнь на льдине была далеко не однообразной. Жители Северного полюса трудились не покладая рук, но в дни традиционных празднеств они, как все труженики нашей родины, собирались вместе, чтобы достойно отметить эти праздники.

Вот описание вечера 6 ноября:

«Мы накрыли стол, хорошо его сервировали. У нас были копченая ветчина, сыр, икра, масло, торт, сгущенное молоко, конфеты. Поставили кастрюлю с наливкой. Все эти кушанья мы разместили на столе, составленном из двух бидонов».

7 ноября все четверо зимовщиков в положенное время надели наушники, прислушались, и вот, после боя часов Кремлевской башни, радио донесло на льдину громовое «ура». Товарищ Ворошилов держит речь к собравшимся на парад войскам, приводит пример отважной работы четверки зимовщиков на дрейфующей льдине, сравнивая эту работу с перелетами Чкалова и Громова через Северный полюс в Америку.

«Прослушав отчет о параде, мы сами вышли на демонстрацию как раз в тот момент, когда первые колонны москвичей вступили на Красную площадь. На двух больших шестах мы подняли наши знамена. Одно знамя с силуэтом родного товарища Сталина, другое — знамя станции. Пошли к трещине: четыре человека, среди льдов Центрального бассейна. Я сказал короткую речь. Затем дали трехкратный залп. Зажгли ракету, и она



**Моряки с „Таймыра" и „Мурмана" откапывают папанинскую палатку**

ярко осветила большой район ледяного поля», записал в этот день в дневнике Папанин.

В праздничные дни Эрнст Кренкель принимал с Рудольфа пачки радиограмм— приветствий от родных и знакомых. Знакомых у папанинцев оказалось необычайно много — от западных границ родины до Тихого океана и от северных тундр до параллелей юга. Папанинцы чувствовали себя на льдине живой частью матери-родины.

Наряду с преодолением специфических трудностей дрейфа на льдине, папанинцы вели кропотливую исследовательскую работу.

Запись в дневнике 24 декабря:

«Местами мы не могли даже итти, а ползли. Впереди ничего не было видно, снег и ветер обжигали лицо. Убрав гидрологическое оборудование, мы снова привязались друг к другу веревкой и вернулись в лагерь мокрые от пота».

Запись 9 января:

«Когда Женя (Федоров) долго сидит в своей астрономической обсерватории, он синеет от мороза. Иногда мне приходится вытаскивать его оттуда и заставлять греться».

Папанин, как начальник зимовки, нес на плечах двойную нагрузку, но об этом в дневнике ни слова. Зато всюду восхищение работой товарищей.

«Как внимательно относятся к своим работам Женя и Петр Петрович (Ширшов),— читаем в дневнике,— они стараются ничего не упустить, не считаются со временем, много и неутомимо трудятся, часто по двое суток не спят, работают и в пургу, и в дождь, и в туман. Это люди большого трудолюбия и упорства. Мы, несомненно, привезем на материк ценный научный материал, в его высоком качестве я не сомневаюсь».

«Мы прожили на льдине 4 месяца, — записывает в дневник Папанин, — провели много научных наблюдений. Результаты наших наблюдений переданы в Москву. Если даже что-нибудь случится, плоды нашей экспедиции останутся для народа».

Вот высшая цель, во имя чего трудились люди на льдине — плоды экспедиции оставить для народа.

История полярных исследований знает много случаев, когда у людей на Севере уродливо развивались индивидуалистические черты. Склоки, дрязги терзали экипаж Седова, и много сил он потратил на то, чтобы примирить враждующие стороны. Американец Пири, двигаясь к полюсу, с разных пунктов возвратил обратно на основную базу всех своих товарищей и дальше шел в сопровождении эскимосов. Это с той целью, чтобы ни один «белый», кроме самого Пири, не увидел полюса.

На советской льдине не было места мелким эгоистическим чувствам. Отношения всех четырех зимовщиков покоились на прочных основах дружбы и коллективной помощи. Жизнь папанинцев на льдине — пример самых смелых дерзаний и большевистского мужества. Стихия не раз грозила папанинцам опасностями, присущими Арктике. Но четверо зимовщиков ломали эту стихию и утверждались законными хозяевами. Никогда, ни при каких обстоятельствах не поддавались папанинцы унынию, и в этом была их сила.

Но самая главная их сила, двигавшая жизнь на льдине ежедневно, повсечасно, это та, о которой говорит Папанин в одной из записей дневника, отвечая на приветствие старика-отца:

«Дорогой отец, ты меня воспитал, но счастье мне дал только Сталин!»

Книжка И. Д. Папанина, показывая образцы искусства полярного исследования, есть в то же самое время образец живого литературного слова.

В этой книжке просто и правдиво описаны факты, события, которые сами за себя говорят. Читая ее, вы ощущаете приподнятую взволнованность.

Совершенно справедливо сказано в предисловии к книге от редакции «Правды»:

«Весь мир прочтет с громадным интересом простые, бесхитростные строки папанинского дневника. В веках останется эта книга замечательным памятником нашей прекрасной, героической сталинской эпохи».

**Адрес редакции:**

**Москва, Никитский бульвар, 9. Тел. 5-93-61**

***Редакционная коллегия***

Технический редактор *Ю. А. Таубер*

Сдано в набор 19 ноября 1938 г. Подписано к печати 11 января 1939 г.

Бум. 70×108 см. $5^1/_4$ печ. л. $2^5/_8$ бум. л.+1 вкл. 8 уч.-авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполн. Главлита № А—2402 Зак. 3440 Изд. № 6 Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн". Ленинград, Красная ул., 1.